

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

Revitalizace leteckého muzea v Kunovicích

Revitalization of the Aviation Museum in Kunovice

Student: Michaela Kaňovská

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Zdeněk Hrdina

Ostrava 2011

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra managementu

Zadání bakalářské práce

Student: **Michaela Kaňovská**
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6501R006 Ekonomika cestovního ruchu
Specializace: 02 Ekonomika cestovního ruchu
Téma: **Revitalizace leteckého muzea v Kunovicích**
Revitalization of the Aviation Museum in Kunovice

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Metodika zpracování a cíl bakalářské práce
 3. Teoretická východiska
 4. Návrhy na revitalizaci muzea
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

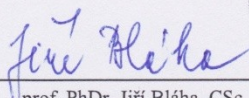
FORET, M.; FORETOVÁ, V. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2001. 180 s. ISBN 80-247-0207-X.
PORTL, P.; OLBERT, J. *Průvodce leteckým muzeem Kunovice*. 1. vyd. Uherské Hradiště: Slováké muzeum, 2006. 33 s. ISBN 80-86185-56-7.
VOLEJNÍK, J. *Zlínské letectví*. 1. vyd. Zlín: Muzeum jihovýchodní Moravy, 2009. 199 s. ISBN 978-80-87130-10-0.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

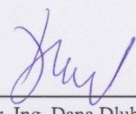
Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Zdeněk Hrdina**

Datum zadání: 26.11.2010

Datum odevzdání: 11.05.2011


prof. PhDr. Jiří Bláha, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Místopřísežné prohlášení

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh vypracovala samostatně. Přílohy č. 1, 2, 3, dané mi k dispozici, jsem samostatně doplnila.

.....

Datum odevzdání bakalářské práce

.....

vlastnoruční podpis autora

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala panu Mgr. Zdeňkovi Hrdinovi za konzultace, odborné rady, pomoc při řešení vzniklých problémů a nejasností a za odborné vedení, které mi v průběhu vypracování mé bakalářské práce poskytoval.

OBSAH

1. ÚVOD.....	8
2. METODIKA A CÍL PRÁCE	9
3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA.....	10
3.1 Cestovní ruch	10
3.1.1 Definice cestovního ruchu	10
3.1.2 Charakteristika cestovního ruchu	10
3.1.3 Typologie cestovního ruchu	14
3.1.4 Účastník cestovního ruchu.....	16
3.1.5 Kulturně poznávací cestovní ruch	17
3.2 Marketing.....	18
3.2.1 Definice marketingu	18
3.2.2 Marketingový mix (4P)	18
3.2.3 Rozdělení marketingu.....	19
3.3 Marketing cestovního ruchu	19
3.4 Marketing muzeí a galerií	21
4. POPIS LETECTVÍ NA ZLÍNSKÉM KRAJI	24
4.1 Letectví v Otrokovicích.....	24
4.1.1 Město Otrokovice	24
4.1.2 Historie vzniku podniku Moravan Otrokovice.....	24
4.2 Letectví v Kunovicích	27
4.2.1 Město Kunovice.....	27
4.2.2 Historie letecké výroby v Kunovicích	27
4.2.3 Vyráběná letadla	29
4.2.4 Doplnková výroba Letu	34
4.2.5 Další letecké podniky v Kunovicích.....	35
4.2.6 Letecké muzeum Kunovice	35
4.2.7 Exponáty leteckého muzea	37
5. NÁVRHY NA REVITALIZACI MUZEA	42
5.1 Základní informace o připravované akci.....	42
5.2 Možnosti revitalizace	42
5.2.1 Popis výstavy	43
5.2.2 Dětský den	44
5.3 Cílová skupina	44
5.4 Marketingová propagace.....	45
5.5 Náklady na výstavu	46
5.5.1 Náklady na zapůjčení.....	46
5.5.2 Náklady na přepravu.....	47
5.5.3 Mzdové náklady	48
5.5.4 Náklady na propagaci	49
5.5.5 Náklady na dětský den.....	49
5.5.6 Celkové náklady	49
5.6 Financování revitalizace	51
5.6.1 Zdroje financování:.....	51
5.7 SWOT analýza.....	52

6. ZÁVĚR	54
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	56
SEZNAM ZKRATEK	60
SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ, SCHÉMAT A GRAFŮ	61
PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	62
SEZNAM PŘÍLOH.....	63

1. ÚVOD

Dříve než lidé začali létat letadly, sestavovali si balony. Létání v balonech bylo nepraktické. Nikdo nevěděl, kdy a kde balon přistane a také balony těžko odolávaly silnému větru. Ke konci devatenáctého století se začaly ve světě objevovat první létající stoje těžší než vzduch. K rozšíření letectví napomohl vznik parního stroje v 19. století. Parní stroje později byly nahrazeny benzínovými motory, a tím se trvalý let stal skutečností. Za velmi významný letecký pokrok je považován v prvním desetiletí dvacátého století historický vzlet bratrů Wrightů.

Letecké společnosti zajišťují přepravu osob, nákladů, pošty, ale i přepravu zvířat, podle zvláštního letového řádu. Na počátku letecké dopravy byly přepravovány pouze osoby, postupem rozvoje letectví se začaly přepravovat i náklady. V leteckém provozu se denně přepraví asi 9,5 milionu lidí, což představuje přibližně tolik jako v roce 1947, ovšem to bylo přepraveno 9,5 milionu lidí za rok. Na světě existuje přes 49 tisíc letišť, z nichž nejvíce leží na území Spojených států amerických. Cestující si nejčastěji k přepravě letadly vybírají letecké společnosti v USA, na druhém místě je Čína a jako třetí jsou lidé nejvíce přepravováni japonskými leteckými společnostmi.

Letecká doprava bezpochyby patří mezi nejrychlejší, nejbezpečnější a také nepohodlnější způsob dopravy a přepravy jak na dlouhé vzdálenosti, tak i na krátké. Lidé využívají leteckou dopravu pro její pohodlnost a rychlost, létají za účely poznání země, odpočinkem na dovolené, na stáže, jazykové kurzy, ale také z obchodního hlediska na pracovní cesty.

Téma mé bakalářské práce jsem zvolila z toho důvodu, že se letecké muzeum nachází v blízkosti mého bydliště, často kolem něj jezdívám na kole na blízké cyklostezce Kunovice – Ostrožská Nová Ves. V bakalářské práci jsem se chtěla zabývat organizací akce, či propagací dané lokality. Vybrala jsem si letecké muzeum proto, že zde v praktické části zorganizuji výstavu exponátů a v druhé části navrhu způsoby propagace mé chystané výstavy.

2. METODIKA A CÍL PRÁCE

V teoretické části mé bakalářské práce čtenáře seznamuji se základy cestovního ruchu, základy marketingu a marketingem cestovního ruchu a muzeí. Uvádím základní definice z oblasti cestovního ruchu, základní pojmy, charakteristiku cestovního ruchu, typologii cestovního ruchu, typy účastníků v cestovním ruchu. Marketing zde uvádím proto, že se v praktické části zaměřím i na propagaci leteckého muzea Kunovice, zejména budu propagovat ~~mu~~ připravovanou výstavu exponátů.

Praktickou část bakalářské práce jsem rozdělila na dva celky, kdy v prvním popisují základní informace o letectví na Jihovýchodní Moravě, zejména o výrobě letadel v Moravanu Otrokovice a Letu Kunovice. Uvádím hlavně historii, významné mezníky podniků Let a Moravan a vyráběné či opravované letouny ve zmíněných podnicích. Více jsem se zaměřila na letecké muzeum a na exponáty vystavených letounů v muzeu.

V druhém celku praktické části bakalářské práce navrhnu možnost k revitalizaci muzea, kdy zorganizuji výstavu zapůjčených leteckých exponátů, jejímž úkolem bude přilákat více návštěvníků do muzea, a tím zvýšit i jeho příjmy. Provedu finanční rozvržení výstavy a v rámci připravované ~~akee-výstavy~~ zorganizuji dětský den v leteckém muzeu. V závěru praktické části provedu SWOT analýzu Leteckého muzea v Kunovicích.

Data jsem získávala z literatury, řešerše webových stránek týkajících se především letecké historie. Dalším způsobem sběru informací bylo vlastní šetření formou dotazování u pracovníků pracujících ve Slováckém muzeu, navštívila jsem také samotné letecké muzeum. Dále jsem se dotazovala u leteckých muzeí v Praze, Olomouci, Vyškově či v Plzni formou emailů a telefonátů.

Cílem mé bakalářské práce je ~~vymyslet a~~ zorganizovat výstavu zapůjčených exponátů, jejímž úkolem bude přilákat více návštěvníků do muzea. Dále mým úkolem bude zjistit předběžný rozpočet výstavy, zdroje, ze kterých by výstava mohl být financována a způsoby propagace výstavy. Pro naplnění cílů mé práce jsem navštívila muzeum, abych měla větší inspiraci pro nápady na revitalizaci muzea a také abych zjistila, v jakém stavu se vystavovaná letadla nacházejí. Také jsem kontaktovala jiná letecká muzea v České republice, zda by byla možnost zapůjčení jejich exponátů do Leteckého muzea v Kunovicích

3. TEORETICKÁ VÝCHODISKA

3.1 Cestovní ruch

3.1.1 Definice cestovního ruchu

Cestovním ruchem se rozumí soubor činností zaměřených na uspokojování potřeb souvisejících s cestou a pobytem osob mimo místo trvalého bydliště ve volném čase, za účelem zotavení, poznání, společenského kontaktu, kulturního a sportovního využití, lázeňského léčení a pracovních cest.¹

„R. Gluckmann definuje cestovní ruch jako sumu vztahů mezi lidmi, kteří se nacházejí v nějakém místě přechodně, a mezi obyvateli tohoto místa.“²

Cestovní ruch je činnost osoby, cestující ve volném čase na přechodnou dobu do místa mimo její trvalé bydliště, a to za jiným účelem, než je vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.³

„Cestovní ruch a cestování mají velmi dlouhou historii a jsou spjaty s počátky naší civilizace. První výpravy vedly po souši i po vodě, později také vzduchem a nakonec i vesmírným prostorem.“⁴ Jejich důvody byly obchodní, vojenskopolitické, náboženské, poznávací, sportovní a dokonce čistě prestižní.⁵

3.1.2 Charakteristika cestovního ruchu

Vůdčím motivem pohybu a pobytu účastníků cestovního ruchu je záměrná změna prostředí, která jim umožňuje uspokojit jejich potřeby, jakými jsou např. potřeby odpočinku, klidu, pohybu, poznání, kulturních a estetických zážitků, změny místa, seberealizace a další, pro jejichž uspokojení neposkytuje místo běžného životního prostředí (místo jejich bydliště) dostatek možností a příležitostí nebo neumožňuje dostatečnou kvalitu jejich uspokojení.⁶ Účast na cestovním ruchu se stává výrazem určitého jednání člověka, ve kterém se odrážejí jeho potřeby, zájmy, cíle, úmysly a podmínky pro jejich realizaci.⁷ Významným přínosem cestovního ruchu je tvorba

¹ Oriška (1999)

² Indrová (2007, str. 9)

³ Drobná & Morávková (2004)

⁴ Foret, (2001, str. 7)

⁵ Foret, (2001)

⁶ Indrová (2007)

⁷ Indrová (2007)

pracovních míst. Cestovní ruch má také vliv na příjmy do státního rozpočtu a na příjmy do místních rozpočtů, zásadně ovlivňuje investiční činnost v ČR ⁸.

CR je charakterizován určitými pohyby obyvatel, a to:

- a) opuštění místa trvalého bydliště,
- b) dočasný pobyt mimo místo trvalého bydliště,
- c) výkon určitých činností a pasivní odpočinek. ⁹

Cestovní ruch je nutno chápat v jednotě jeho dvou stránek:

- cestovní ruch jako způsob uspokojování potřeb – oblast spotřeby,
- cestovní ruch jako oblast podnikatelských příležitostí a jako významnou součást ekonomiky společnosti. ¹⁰

Specifika cestovního ruchu

1. „rozvoj cestovního ruchu je podmíněn politicko-správními podmínkami,“
2. „produkt cestovního ruchu nelze vyrábět na sklad,“
3. místní vázanost, bezprostřední spojitost s místem, ve kterém se realizuje, zejména s jeho kvalitou přírodního prostředí,
4. „výrazná sezonnost,“
5. „trh je silně determinován přírodními faktory a dalšími nepředvídatelnými vlivy,
6. „vysoký podíl lidské práce,“
7. „těsný vztah nabídky a poptávky (změny v cenách a příjmech se obvykle bezprostředně projeví na trhu),“
8. „poptávka je výrazně ovlivňována důchody obyvatelstva, fondem volného času, cenovou hladinou nabízených služeb, spotřebitelskými preferencemi, motivací, módou a prestiží, celkovým způsobem života,“
9. nabídku silně ovlivňuje rozvoj a využívání techniky a technologií (internet, informační a rezervační systémy). ¹¹

Význam cestovního ruchu

Cestovní ruch je ukazatelem životní úrovně obyvatelstva. Společenské funkce CR:

⁸ Drobná & Morávková (2004)

⁹ Hladká (1997)

¹⁰ Indrová (2007)

¹¹ Jakubíková (2009, str. 22)

- a) podílí se na všestranném rozvoji osobnosti,
- b) umožňuje obnovu fyzických a duševních sil – rekreačně-zdravotní,
- c) je nástrojem preventivně léčebného působení,
- d) slouží k účelnému využití volného času,
- e) pomáhá utvářet nový životný styl – přenosem zvyků a návyků z jiných zemí nebo oblastí,
- f) slouží jako nástroj vzdělávání a kulturní výchovy člověka,
- g) zahraniční cestovní ruch přispívá k vzájemnému poznání a porozumění mezi lidmi, motivuje k získávání jazykových znalostí,
- h) vědecko-informační funkce – výměna informací, vědeckých poznatků (kongresová turistika),
- i) ekonomická funkce – vytváří řadu pracovních příležitostí, přináší devizové prostředky do státní pokladny.¹²

Cestovní ruch jako systém

Na uspokojování potřeb účastníka cestovního ruchu se přímo i nepřímo podílejí rozličné ekonomické a mimoekonomické činnosti. „Ty jsou navzájem spojeny a tvoří ucelený systém – cestovní ruch, který je význam subsystémem národního hospodářství.“¹³

„Cestovní ruch je otevřený a dynamický systém, který tvoří dva podsystémy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu včetně vzájemných vazeb.“¹⁴ Objektem CR může být rekreační prostor, materiálně – technická základna. Subjektem CR jsou orgány a organizace zabývající se cestovním ruchem, pracovníci v oblasti cestovního; ruchu, účastníci cestovního ruchu.¹⁵ Vazby existují i mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí, tzv. vnější prostředí. Jedná se o ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí.¹⁶

¹² Hladká (1997)

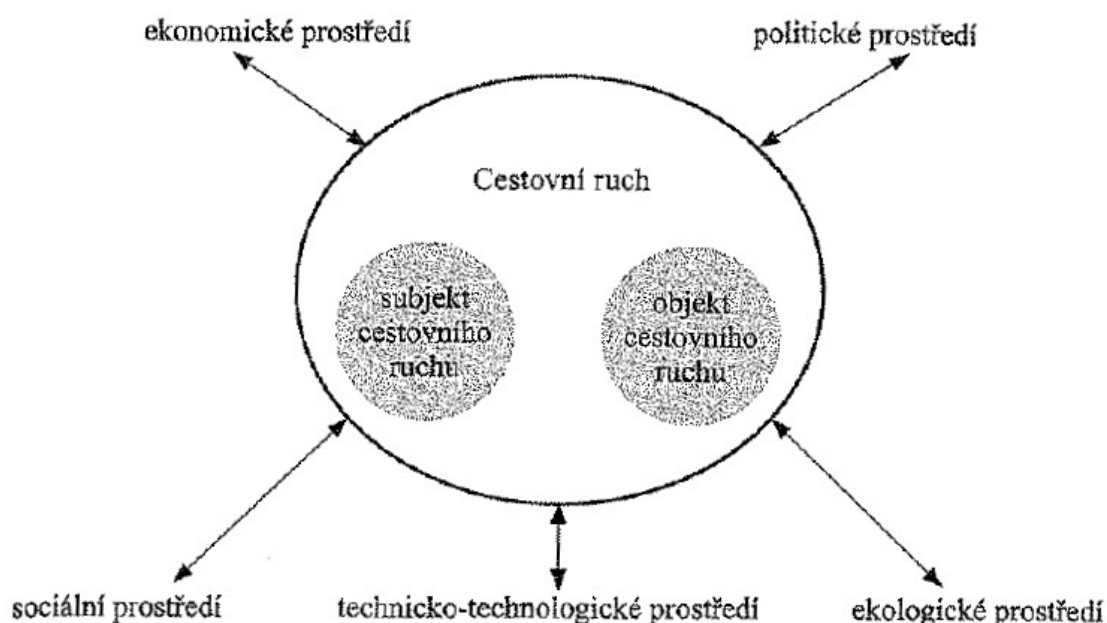
¹³ Hladká (1997, str. 11)

¹⁴ Hesková (2006, str. 12)

¹⁵ Hladká (1997)

¹⁶ Hesková (2006)

Schéma 3.1 Cestovní ruch jako systém



Zdroj: Hesková (2006)

Kategorie cestovního ruchu

- vnitřní – zahrnuje cestování obyvatel v rámci vlastní země a příjezdový zahraniční cestovní ruch, návštěvy cizinců v dané zemi,
- národní – představuje domácí cestovní ruch a výjezdový cestovní ruch, návštěvy obyvatel v cizí zemi,
- mezinárodní – rozlišuje se na příjezdový a výjezdový zahraniční cestovní ruch.¹⁷

Předpoklady cestovního ruchu

K hlavním předpokladům a podmínkám úspěšného cestovního ruchu patří:

- a) přírodní předpoklady – patří sem roviny, pahorkatiny, vodní toky, přírodní léčivé zdroje, čistota ovzduší a vod, vodopády, pralesy a další,
- b) kulturně-historické předpoklady – jsou to například architektonické památky, lidové umění, tradiční akce, významná místa a další,
- c) materiálně-technické předpoklady – sem patří dopravní, ubytovací, stravovací zařízení, zařízení sportovně rekreační, kulturní zařízení a další,
- d) ekonomické a organizační předpoklady – cestovní ruch vyžaduje součinnost mnoha odvětví, a to např. odvětví služeb a dopravy, veřejného stravování,

¹⁷ Foret (2001)

obchodu, kulturních zařízení, služeb překladatelských, informačních a dalších odvětví,

- e) personální předpoklady – pracovníci cestovních kanceláří, průvodci, pracovníci hradů a zámků a mnohé další.¹⁸

3.1.3 Typologie cestovního ruchu

Druhy cestovního ruchu

Zohledňují převážně jevový průběh cestovního ruchu a způsob jeho realizace v závislosti na geografických, ekonomických, společenských a jiných podmínkách, jakož i jeho účinky.¹⁹

Cestovní ruch se člení a sleduje podle různých hledisek. Nejčastěji vychází členění cestovního ruchu z těchto kritérií:

1. Z místa realizace:

- a) domácí cestovní ruch – jedná se o pohyb a pobyt našich obyvatel na našem území,
- b) zahraniční cestovní ruch – člení se dále dle vztahu k platební bilanci státu:
 - aktivní cestovní ruch – znamená příjezd a pobyt cizinců na území daného státu. Cizinci přinášejí do státu peníze, tím tedy působí na platební bilanci aktivně,
 - pasivní cestovní ruch – jedná se o vycestování tuzemských obyvatel a jejich pobyt v zahraničí. Obyvatelé vyvážejí devize, tím působí na platební bilanci pasivně,
 - tranzitní cestovní ruch – cestují-li občané jednoho státu přes území druhého státu do třetího státu. Z pohledu platební bilance má stejný charakter jako cestovní ruch aktivní,

2. Ze způsobu účasti a formy úhrady nákladů účasti:

- a) volný cestovní ruch – jedná se o cestovní ruch, v němž si obyvatelé hradí účast pouze ze svých příjmů a o účasti svobodně rozhodují,
- b) vázaný cestovní ruch – jedná se o cestovní ruch, v němž úhrada obyvatele je doplňována ze společenských fondů, např. FKSP, příspěvky nemocenského

¹⁸ Hladká (1997)

¹⁹ Indrová (2007)

pojištění apod. Zahrnuje částečné lázeňské léčení, podnikovou rekreaci, dětskou letní rekreaci apod.,

3. Ze způsobu a organizace zabezpečení jeho průběhu:

- a) neorganizovaný – účastník si vše potřebné zajišťuje sám, jen částečně využívá služeb cestovní kanceláře, např. k výměně valut apod.,
- b) organizovaný – cestu i pobyt účastníkovi zajišťuje organizace, zejména cestovní kancelář, ale i odbory apod.,

4. Z délky účasti:

- a) krátkodobý – charakteristický je pobyt účastníka do tří dnů mimo trvalé bydliště,
- b) dlouhodobý – předpokládá se pobyt účastníka delší než tři dny mimo trvalé bydliště, nikoliv však delší než šest měsíců.²⁰

Formy cestovního ruchu

„Formy cestovního ruchu vycházejí ze zaměření cestovního ruchu na uspokojování určitých konkrétních potřeb účastníka.“²¹ U forem cestovního ruchu dominuje především hledisko motivů a účasti na cestovním ruchu.²² Základními formami cestovního ruchu jsou formy podle motivace účastníka.²³ „Motivace v cestovním ruchu představuje souhrn vnitřních i vnějších podmětů vedoucích k účasti na cestovním ruchu. Podle tohoto kritéria rozlišujeme“²⁴

- a) rekreační cestovní ruch – odpočinková forma cestovního ruchu, dochází k obnovení fyzických a duševních sil člověka. Zpravidla se jedná o pobyt na jednom místě, spojený s aktivním pobytem v přírodě,
- b) kulturně - poznávací cestovní ruch – zaměřený na poznávání kulturně - historických památek (hradů, zámků, lidové architektury), kulturních zařízení (muzeí, galerií), kulturních akcí (divadelních představení, festivalů, folklórních akcí), kulturní krajiny (parků, zahrad),
- c) sportovně – turistický cestovní ruch – zahrnuje krátkodobé, dlouhodobé pobyty se sportovní náplní s cílem udržet a posílit kondici. Člení se na: pěší turistiku, cykloturistiku, vodní turistiku, horskou turistiku,

²⁰ Hladká (1997)

²¹ Hladká (1997, str. 16)

²² Indrová (2007)

²³ Drobná & Morávková (2004)

²⁴ Drobná & Morávková (2004, str.17)

- d) zdravotně – orientovaný cestovní ruch – sem patří cesty do lázní nebo rekreačních center za účelem zlepšení zdravotního stavu pomocí léčebných procedur (koupelí, masáží, tělesných cvičení),
- e) přírodní cestovní ruch – zahrnuje pobyty s poznáváním přírody, zejména nenarušených míst (přírodní rezervace, národní parky, pralesy, pouště a další). Zvláštním typem je ekoturismus, což je pobyt v přírodě (např. v chráněných krajinných oblastech),
- f) venkovský cestovní ruch – jedná se o vícedenní pobyty s rekreačními aktivitami na venkově (pěší turistika, pozorování přírody, vyjížďky na kole). Ubytování bývá většinou v soukromí. Formy: agroturistika – účastníci pobytu bydlí na venkově na farmě, poznávají tamější způsob života, ekoagroturismus – jedná se o pobyt na rodinné farmě s alternativním zemědělstvím, účastníci konzumují jídla ze zdrojů vypěstovaných a upravovaných přímo na farmě,
- g) vzdělávací cestovní ruch – účastníci jsou motivováni získáním znalostí a dovedností (něco se naučit, poznat), program pobytu je přizpůsoben např. výuce jazyků,
- h) kongresový cestovní ruch – motivem je zájem odborníků setkat se se svými kolegy, získat nové informace a vyměnit si zkušenosti,
- i) cestovní ruch se společenskými motivy – hlavním motivem je navázání kontaktu s lidmi, získání přátel a poznání života určité skupiny lidí.²⁵

3.1.4 Účastník cestovního ruchu

„Návštěvník (visitor) je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním ruchu cestuje do jiné země na dobu nepřesahující jeden rok s tím, že hlavní účel cesty je v obou případech jiný než výkon výdělečné činnosti.“²⁶

Turista (tourist) je dočasný návštěvník, který se v zemi, kterou navštívil, zdrží alespoň dvacet čtyři hodin a motivem jeho cestování je buď využití volného času (zábava, dovolená, odpočinek, sport atd.), nebo vyřizování různých záležitostí.²⁷ „Účast turistů na cestovním ruchu je spojena minimálně s jedním přenocováním.“²⁸

²⁵ Drobná & Morávková (2004)

²⁶ Hesková (2006, str. 14)

²⁷ Hladká (1997)

²⁸ Hesková (2006, str. 14)

Výletník (excursionist, same-day visitor) je dočasný návštěvník, který se v navštívené zemi zdrží pouze jeden den, aniž by v této zemi přenocoval.²⁹

„Stálý obyvatel (rezident) v domácím cestovním ruchu je osoba, která žije alespoň šest po sobě následujících měsíců v jiném místě před příchodem do jiného místa na kratší dobu než šest měsíců. v zahraničním cestovním ruchu je to osoba, která žije v zemi alespoň jeden rok před příchodem do jiné země na kratší dobu než jeden rok. Jde tedy o občany státu a cizince splňující tato kritéria.“³⁰

3.1.5 Kulturně poznávací cestovní ruch

Je zaměřený především na poznávání historie, kultury, tradic a zvyků vlastního i jiných národů. Plní významnou výchovně vzdělávací funkci a přispívá k rozlišení kulturně společenského rozhledu obyvatelstva. Základem jsou sakrální i světské stavební a architektonické památky, umělecká díla, přírodní zajímavosti - jeskyně, vodopády, pralesy, pouště.³¹ Zahrnuje také návštěvu: kulturně historických památek - hradů, zámků, staveb lidové architektury a dalších kulturně historických objektů, kulturních zařízení - muzea, galerie, obrazárny, knihovny a další, kulturních akcí - divadelní představení, festivaly, folklórní a lidové slavnosti, ale i návštěvu tzv. kulturní krajiny - parky, zahrady a další.³²

Kulturní turistika, kulturní destinace

Kulturní turistika je cestování zaměřené na prožitek kulturních prostředí, zahrnujících i krajinu, výtvarná a performativní umění, životní styly, hodnoty, tradice a události. „Kulturní turistika je pohybem osob ke kulturním atrakcím mimo jejich trvalé místo pobytu, se záměrem získat nové informace a prožitky k uspokojení jejich kulturních potřeb.“³³

Kulturní destinací je muzeum, galerie, hrad, památkový objekt, skanzen, vědecko-zábavní centrum, ale i výstava, město nebo krajina. Destinace je vnímána jako lokalita, neboli cílová oblast v daném regionu, avšak v současné době se pojem destinace více vztahuje k náplni cesty, destinací se tedy rozumí místo prožitku cestujícího. Destinací se rozumí soubor produktů a služeb, které jsou návštěvníky

²⁹ Hladká (1997)

³⁰ Hesková (2006, str. 13)

³¹ Foret (2001)

³² Indrová (2007)

³³ Kesner (2005, str. 60)

konzumovány pod integrujícím jménem či značkou dané destinace. Kulturním turistou se rozumí turista, který uvádí účast na kultuře či kulturní prožitek jako hlavní nebo dominantní motiv cesty.³⁴

3.2 Marketing

3.2.1 Definice marketingu

Pojem marketing pochází z anglického market = trh.³⁵

„Marketing je proces řízení, jehož výsledkem je poznání, předvídání, ovlivňování a v konečné fázi uspokojování potřeb a přání zákazníka efektivním a výhodným způsobem zajišťujícím splnění cílů organizace.“³⁶

„Marketing je společenský a řídicí proces, kterým jednotlivci a skupiny získávají to, co potřebují, prostřednictvím tvorby, nabídky a směny hodnotných produktů s ostatními.“³⁷

3.2.2 Marketingový mix (4P)

„Je souborem marketingových nástrojů, které firma používá k ovlivnění poptávky po svém produktu (zboží nebo službě).“ Jako první použil výraz marketingový mix James Culliton na konci 40. let 20. století.³⁸

Marketingový mix zahrnuje:

- product (produkt) = označuje jak samotný výrobek nebo službu, tak i sortiment, kvalitu, design, obal, image výrobce, značku, záruky a další faktory,
- price (cena) = hodnota, za kterou se produkt prodává, vyjádřená v penězích. Zahrnuje slevy, termíny a podmínky placení, náhrady nebo možnosti úvěru,
- place (distribuce) = uvádí, kde a jak se bude produkt prodávat, včetně distribučních cest, prodejního sortimentu, zásobování a dopravy,
- promotion (propagace) = určuje, jak se spotřebitelé o produktu nebo službě dozví. Zahrnuje reklamu, podporu prodeje a public relations.³⁹

³⁴ Kesner (2005)

³⁵ Grublova (2007)

³⁶ Moudrý (2008, str. 9)

³⁷ Grublová (2007, str. 193)

³⁸ Moudrý (2008, str. 10)

3.2.3 Rozdělení marketingu

Marketing se rozlišuje, např. podle toho, na jakou oblast se zaměřuje:

- a) Marketing výrobků;
- b) Marketing služeb:
 - marketing bankovníctví;
 - marketing cestovního ruchu;
 - marketing muzeí a galerií;
- c) Komunální marketing (krajů, měst a obcí).⁴⁰

3.3 Marketing cestovního ruchu

J. Krippendorff definuje marketing CR jako systematickou a koordinovanou orientaci podnikatelské politiky CR, jakož i soukromé a státní politiky cestovního ruchu na místní, regionální, národní a mezinárodní úrovni na co nejlepší uspokojování potřeb určitých skupin zákazníků při dosažení přiměřeného zisku.⁴¹

„A. M. Morrison vymezuje marketing cestovního ruchu jako plynulý proces plánování, zkoumání, naplňování, kontroly a vyhodnocování činností potřebných k zajištění jak zákaznických potřeb a požadavků, tak i cílů organizace. K dosažení největší účinnosti vyžaduje marketing úsilí každého jednotlivce a jeho účinnost se dále může zvýšit či snížit činností dalších komplementárních organizací.“⁴²

„Marketing destinace cestovního ruchu je proces sladování zdrojů destinace s potřebami trhu.“⁴³

Při využívání marketingu v cestovním ruchu musí být respektována specifika trhu cestovního ruchu. Aby byli zákazníci v cestovním ruchu ovlivněni co nejúčinněji, tak je důležité poznat potenciální skupinu účastníků cestovního ruchu. Této činnosti se říká segmentace trhu.⁴⁴

³⁹ <http://marketing.robertainemec.com/marketingovy-mix-rozbor/>

⁴⁰ Moudrý (2008)

⁴¹ Hesková (2006)

⁴² Hesková (2006, str. 135)

⁴³ Jakubíková (2009, str. 38)

⁴⁴ Drobná & Morávková (2004)

Tržní segmentace

„Segmentace trhu (segmentation) představuje rozčlenění trhu do homogenních skupin, které se vzájemně liší svými potřebami, charakteristikami a nákupním chováním; je možno na ně působit modifikovaným marketingovým mixem.“⁴⁵

Základní princip marketingové segmentace trhu vychází z logiky, že lze vyjádřit vztahy v rámci tržního segmentu (zákazníci, pro které jsou společné specifické znaky) a cílovém trhu (tržní segmenty, kterými se zabývá marketingová strategie firmy).⁴⁶

V cestovním ruchu se provádí segmentace skupiny účastníků cestovního ruchu, např. z hlediska demografického (věk, pohlaví, rodinný stav), geografického (země původu, kraj, město), z hlediska účelu cesty (poznávací, rekreační, léčebný apod.), z psychologického hlediska (postoje, potřeby, chování), z hlediska loajality (oddanost značce), sociálně-ekonomického hlediska (příjem, společenská třída), hlediska životního stylu, distribučních cest (přímé cesty, využití cestovních kanceláří, touroperatorů apod.).⁴⁷

Marketingová péče o zákazníka v cestovním ruchu

„Hlavním cílem prováděného marketingu je na jedné straně maximálně spokojený zákazník a na druhé straně co nejlepší splnění stanovených záměrů podnikatelského subjektu. Spokojený zákazník je ten, který nachází potřebný produkt ve správný čas na správném místě.“⁴⁸ Vzhledem k silné konkurenci na trhu cestovního ruchu se cestovní kanceláře snaží udržet si zákazníky a získat nové. Účastníkům již nestačí základní služby (ubytování, stravování, doprava), ale očekávají originální zážitek, dárek či další výhody.⁴⁹ „Jiným důležitým faktorem je kvalita poskytovaných služeb.“ i jeden nespokojený účastník zájezdu může ovlivnit další budoucí potenciální zákazníky.⁵⁰

⁴⁵ Jakubíková (2009, str. 154)

⁴⁶ Hesková (2006)

⁴⁷ Drobná & Morávková (2004)

⁴⁸ Drobná & Morávková (2004, str. 57)

⁴⁹ Drobná & Morávková (2004)

⁵⁰ Drobná & Morávková (2004, str. 57)

3.4 Marketing muzeí a galerií

Marketing je nástrojem pro naplňování základních cílů a poslání kulturní organizace vůči veřejnosti. Jeho smyslem a podstatou je udržování vztahu kulturní instituce se společností, který přináší užitek oběma stranám, orientuje ji na poskytování společensky relevantních a žádaných služeb a současně zajišťuje, aby získávala adekvátní míru podpory a zdrojů.⁵¹

„Česká muzea, galerie a památkové objekty učinily v posledních patnácti letech viditelný pokrok ve způsobu, jak komunikují s veřejností. Obracejí se na své potenciální publikum prostřednictvím billboardů, televizních spotů i všech ostatních reklamních médií. Většina kulturních organizací má svoje internetové stránky, objevují se nejrůznější formy pobídkových akcí pro jednotlivé skupiny návštěvníků.“⁵²

Cílem marketingu je i v kulturní organizaci zajištění co největšího podílu na „trhu“, tedy zachování nebo zvýšení počtu návštěvníků a vytvoření základny spokojených zákazníků, kteří se stanou návštěvníky opakovanými. Je třeba vzít v úvahu, že marketing v kulturní sféře, je komplikovanější než v oblasti komerčních produktů, jelikož je třeba vzít v úvahu otázky přístupnosti ke kultuře a její demokratizace. „V moderní demokratické společnosti si každý občan svobodně volí způsob trávení volného času a uspokojování svých zájmů.“⁵³

Propagace a reklama

„Promotion (propagace) je souhrn marketingových opatření na podporu prodeje a posílení komunikace se zákazníky. Smyslem propagace je informovat potenciální zákazníky a přesvědčit je k nákupu určitého zboží nebo služby. Základním požadavkem na propagaci je, aby byla účinná a efektivní. Mezi významné způsoby propagace z hlediska využití v cestovním ruchu patří“⁵⁴

- a) reklama - neosobní a placená forma propagace. Hlavními reklamními prostředky jsou inzeráty v tisku, webové stránky na internetu, reklama v televizi, rozhlas, plakáty, prospekty, katalogy,
- b) podpora prodeje - představuje souhrn podnětů, kterými zákazníka přesvědčíme o výhodnosti nákupu. Patří sem soutěže, hry, loterie, dárkové poukazy, zvláštní

⁵¹ Kesner (2005)

⁵² Kesner (2005, str. 12)

⁵³ Kesner (2005, str. 14)

⁵⁴ Drobná & Morávková (2004, str 59)

- prémie, v cestovním ruchu hrají významnou roli také výstavy a veletrhy zaměřené na cestovní ruch (např. HOLIDAY WORLD v Praze, GO v Brně),
- c) vztahy s veřejností (public relations) – přímé a nepřímé působení na potencionální zákazníky s cílem připomenout existenci cestovní kanceláře a nabízených produktů. Veřejnost si může vytvořit vlastní názor na aktivity podniku, na úroveň poskytovaných služeb apod. Mezi hlavní prostředky patří
- vztahy s tiskem – např. poskytování rozhovorů, pořádání tiskových konferencí, výroční zprávy, tiskové zprávy,
 - prezentace produktů – např. formou studijních cest pro budoucí prodejce či novináře,
 - organizování různých akcí pro veřejnost – např. sponzorování různých aktivit, charitativní akce,
 - zvláštní formou je osobní doporučení, kdy spokojený účastník, kladně hodnotí své zkušenosti zájezdu příbuzným, přátelům, a tím je motivuje k účasti na zájezdu,⁵⁵
- d) sponzoring – obvykle součástí public relations, ale v oblasti kultury a umění je pro svůj mimořádný význam samostatným nástrojem propagace,
- e) přímý prodej – neziskové kulturní organizace mohou využívat tzv. databázový marketing (informování pomocí databází či internetu) nebo pořádat přímé akce na podporu jejich služeb.⁵⁶

⁵⁵ Drobná & Morávková (2004)

⁵⁶ Johnová (2008)

Tabulka 3.1 Komponenty jednotlivých nástrojů komunikačního mixu

Reklama	Podpora prodeje	Public relations	Osobní prodej	Přímý marketing	Události a zážitky
<ul style="list-style-type: none"> – televizní reklama; – tisková reklama; – rozhlasová reklama; – venkovní (outdoor) reklama; – interiérová (indoor) reklama; – reklama v kinech; – direct mail; – reklama na internetu. 	<ul style="list-style-type: none"> – podpora na místě prodeje (POS – <i>point of sale</i>); – dárkové předměty; – upomínkové předměty; – výstavy a veletrhy; – výstavky; – vzorky, kupony, prémie; – soutěže; – obchodní známky, body; – slevy; – ochutnávky; – speciální stánky. 	<ul style="list-style-type: none"> – vnitrofiremní komunikace; – prezentace v televizi, rozhlasu a tisku; – publicita; – tiskové konference; – informační služby pro veřejnost; – speciální akce; – školení; – účast na konferencích; – sponzoring; – lobbying. 	<ul style="list-style-type: none"> – předvádění produktů v domácnostech a ve firmách s cílem prodat. 	<ul style="list-style-type: none"> – zásilkový prodej; – telemarketing; – teleshopping; – direct mail; – on-line marketing. 	<ul style="list-style-type: none"> – sport; – zábava; – festivaly; – umění; – příležitosti; – exkurze do podniků; – muzea; – showrooms firem; – pouliční aktivity.

Zdroj: Jakubíková (2009)

4. POPIS LETECTVÍ NA ZLÍNSKÉM KRAJI

4.1 Letectví v Otrokovicích

4.1.1 Město Otrokovice

První písemná zmínka o Otrokovicích je obsažena v listině olomouckého biskupa Jindřicha Zdíka z roku 1141.⁵⁷

Město Otrokovice leží v západní části Zlínského kraje, v okrese Zlín, na rozhraní tří regionů: Valašska, Slovácka a Hané. Otrokovice vznikly spojením samostatných obcí Otrokovice a Kvítkovice.⁵⁸ „Leží na soutoku řek Moravy a Dřevnice.“⁵⁹

„Nachází se zde závod na výrobu pneumatik Barum Continental nebo výrobce světoznámých sportovních letadel značky Zlín - společnost Moravan. Otrokovice jsou unikátní množstvím průmyslu, který se soustředí primárně v areálu Toma.“⁶⁰

V současné době je město Otrokovice se svými téměř 19 tisíci obyvateli šestým největším městem Zlínského kraje a je centrem mikroregionu zahrnujícího obce s celkovým počtem téměř 35 000 obyvatel. „Svou polohou na důležitých silničních a železničních tazích jsou Otrokovice vstupní branou Zlínského kraje.“⁶¹

4.1.2 Historie vzniku podniku Moravan Otrokovice

Vznik podniku Morava je spjat s firmou Baťa ve Zlíně. Podnik Baťa začal budovat vlastní letecký úsek v polovině 20. let minulého století, kdy pro své potřeby zakoupil první letadlo. V roce 1931 správa firmy chtěla založit sesterskou leteckou společnost.⁶² Roku 1934 založil J. A. Baťa společnost Zlínská letecká a. s. (ZLAS). Průmyslová výroba civilních letadel má u nás dlouholetou tradici.⁶³ Firma Baťa se stala hlavním akcionářem Zlínské letecké společnosti. Stanovy Zlínské akciové společnosti se sídlem ve Zlíně byly schváleny Ministerstvem vnitra v Praze roku 1934. ZLAS byla do obchodního rejstříku Krajského soudu v Uherském Hradišti zapsána a registrována

⁵⁷ <http://www.portalotrokovice.cz/>

⁵⁸ <http://www.otrokovice.cz/newWebOtr/turistika/oMeste.aspx>

⁵⁹ <http://www.portalotrokovice.cz/>

⁶⁰ <http://www.portalotrokovice.cz/>

⁶¹ <http://www.otrokovice.cz/newWebOtr/turistika/oMeste.aspx>

⁶² Volejník (2009)

⁶³ <http://www.zlinaircraft.eu/cz/historie>

dne 18. 9. 1934. Původní akciový kapitál ZLAS činil 1 milion Kč a byl v roce 1937 zvýšen na dvojnásobek, přičemž rozhodující slovo v počtu akcií měla firma Baťa.⁶⁴

Provoz výroby motorových letadel byl zahájen 1. 10. 1936.⁶⁵ Zpočátku se firma orientovala na výrobu bezmotorových, posléze motorových kluzáků a letadel, v krátké době výrobu rozšířila o sportovní, zemědělské a cvičné letouny. Letouny, které se vyráběly ve Zlínské letecké společnosti, jsou známy pod značkou **Zlín**.⁶⁶

Během německé okupace se v podniku vyráběly cvičné letouny německé konstrukce a jejich výroba zde přetrvávala i po osvobození.⁶⁷ Došlo také ke změně názvu ZLAS na Zlínské letecké závody a. s. Nový název firmy byl zapsán do obchodního (podnikového) rejstříku Krajského soudu v Uherském Hradišti 18. 12. 1940. Tento název firma měla až do konce druhé světové války.⁶⁸

„V roce 1945 došlo ke znárodnění podniku, který r. 1946 přešel pod správu Automobilových závodů s. p. a přejmenoval se na Zlínavion.“⁶⁹ na začátku roku 1948 byl podnik vyčleněn z Automobilových závodů a začleněn do firmy LET, letecké závody, n. p. se sídlem v Praze. Součástí firmy LET, letecké závody n. p. Praha se stal i podnik v Kunovicích a mnohé další podniky, které dříve byly součástí firmy Letecké závody, n. p. Praha.⁷⁰

„V roce 1949 byl zalétán větroň Z-124 Galánka. Patrně nejslavnějším typem větroně, konstruovaným v Otrokovicích, byl větroň Z-25 Šohaj, kterého se vyrobilo celkem 101 kusů, jeho modifikace Z-125 celkem 277 kusů a další. Větroň Z-125 Šohaj byl i exportován do Maďarska, Polska a Rumunska.“⁷¹

Podnik Moravan byl v roce 1953 vyčleněn z podniku n. p. LET Kunovice, podnik byl osamocen a vznikl n. p. Moravan se sídlem v Gottwaldově. 1. 4. 1960 bylo sídlo podniku změněno na Otrokovice. V roce 1960 první osamostatnění n. p. Moravan končí, protože byl n. p. Moravan podřízen národnímu podniku Strojírny první pětiletky se sídlem v Kunovicích. 1. prosince 1965 vzniká opět národní podnik MORAVAN se sídlem v Otrokovicích, okres Gottwaldov, jako samostatný podnik. Ředitelem podniku

⁶⁴ Volejník (2009)

⁶⁵ Volejník (2009)

⁶⁶ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/91332>

⁶⁷ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/91332>

⁶⁸ Volejník (2009)

⁶⁹ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/91332>

⁷⁰ Volejník (2009)

⁷¹ <http://www.zlinaircraft.eu/cz/historie>

byl dopisem generálního ředitele Jana Syrového ze dne 6. 12. 1965 jmenován František Kubiš. Od roku 1969 byl rozšířen předmět činnosti podniku o provozování výcviků pilotů.⁷²

Zlín Z-50 je speciální akrobatický jednomotorový celokovový dolnoplošník. v roce 1973 se rozhodlo o výrobě letounu v n. p. Moravan v Otrokovicích. Letoun poprvé vzlétl v roce 1975. V roce 1976 začala jeho sériová výroba. Zlín Z-50 vyhrál mnoho akrobatických soutěží. Vyhrával i na mistrovstvích Evropy a Československa.⁷³

„Rok 1989 znamenal zánik Moravanu jako národního podniku a vznik akciové společnost.“ Roku 1990 Moravan a.s. Otrokovice se stal dceřinou společností holdingu Aero a. s., v dalších letech se několikrát změnili vlastníci společnosti a došlo k restrukturalizacím a konkurznímu řízení. V červenci 1997 byla firma zatopena řekou Moravou. Výrobní areál voda zatopila do výše 1,5 m a letiště do výše 2 m. „Výroba musela být po nějakou dobu přerušena, škody vyčísleny na více než 395 mil. korun, přičemž ztráta na produkci 158 mil. korun.“⁷⁴

Na konci roku 2006 koupila Moravan společnost CzechAircraft, s. r. o., která patřila irskému majiteli QucomHaps Holding Ltd. a změnil svůj název na Moravan Aviation s.r.o. „V roce 2009 byla znovu založena společnost ZLIN AIRCRAFT a. s., která hodlá pokračovat na základech původní Baťovy Zlínské Letecké jako výhradní výrobce sportovních letadel ZLIN“⁷⁵

„Nedílnou součástí výroby byly a jsou kromě výroby a oprav letadel další i mezinárodní projekty zaměřené k podpoře výroby malých dopravních, akrobatických, sportovních a jiných letadel, zejména výroba leteckých kol a brzd a padákových dílů.“ Vyrábí také vystřelovací sedačky, stabilizátory a směrovky.⁷⁶ Během své existence podnik vyrobil přes 5 600 letadel.⁷⁷

⁷² Volejník (2009)

⁷³ http://techmag.valka.cz/let_1_z50.htm

⁷⁴ <http://www.zlinaircraft.eu/cz/historie>

⁷⁵ <http://www.zlinaircraft.eu/cz/historie>

⁷⁶ <http://www.zlinaircraft.eu/cz/historie>

⁷⁷ <http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/91332>

4.2 Letectví v Kunovicích

4.2.1 Město Kunovice

První písemná zmínka o Kunovicích pochází z 13. ledna 1196, kdy se v obci nacházela stará tvrz, v pozdější době velký mlýn, na jehož místě dnes stojí základní škola.⁷⁸

„Město Kunovice se nachází na jihovýchodní Moravě v jihozápadní části Zlínského kraje 3 km jižně od Uherského Hradiště. Leží na řece Olšavě nedaleko jejího ústí do řeky Moravy, v nadmořské výšce 185 m.“ Kunovice se rozkládají v nížině Dolnomoravského úvalu, z jihu jsou ohraničeny Hluckou pahorkatinou, ze západu pohořím Chříby.⁷⁹

Kunovice byly v letech 1972 – 1990 společně se Starým Městem součástí sousedního města Uherské Hradiště jako jeho městská část.⁸⁰ „V roce 1990 občané v místním referendu vyjádřili svoji vůli město osamostatnit. 1. ledna 1991 se začala psát novodobá historie samostatných Kunovic.“ V roce 1997 byly Kunovice osamostatněny a prohlášeny městem. V Kunovicích žije přes 5 tisíc obyvatel.⁸¹

Město žije bohatým kulturním životem a místními tradicemi – masopust, jízda králů, hody s právem, pálení čarodějnic, stavění máje na jaře a vánoční zpívání v zimě.⁸² V Kunovicích se nachází letiště s mezinárodními parametry, s velkou a malou přistávací plochou. „V místním hangáru se vyrábí letadla.“ Výrobu letadel si dnes připomínáme v leteckém muzeu s turistickou známkou.⁸³

4.2.2 Historie letecké výroby v Kunovicích

Let Kunovice je český (původně československý) letecký výrobce. Počátky práce leteckého závodu v Kunovicích sahají do poloviny 30. let 20. století. „V roce 1936 vznikl v Kunovicích tzv. starý závod jako pobočka pražské letecké továrny Avia, zabývající se opravami a revizemi letadel.“⁸⁴ „V roce 1937 byla dokončena první etapa výstavby. Původní plán počítal s ucelenou výrobou letadel, ovšem po zabrání Rakouska

⁷⁸ <http://www.hyje.cz/sluzba/7697/>

⁷⁹ <http://www.mesto-kunovice.cz/a/kunovice>

⁸⁰ <http://www.hyje.cz/sluzba/7697/>

⁸¹ <http://www.mesto-kunovice.cz/a/kunovice>

⁸² <http://www.mesto-kunovice.cz/a/kunovice>

⁸³ <http://www.hyje.cz/sluzba/7697/>

⁸⁴ Krumbach & Orlita (1996, str. 7)

hitlerovským Německem (březen 1938) byly Kunovice strategicky nevhodné, a tak se tento záměr nerealizoval. V srpnu 1937 už byly v kunovickém opravárenském závodě první letouny.“⁸⁵ „Kunovický závod se tak využíval pouze k opravám letounů typu Avia, od prvních Ba-33, přes slavné B-534 až po třímotorové bombardéry Avia F-IX.“

86

Do doby než nacisté převzali továrnu i letiště prošlo závodem na 80 letadel, z toho asi polovinu tvořily stíhačky B-534, které se používali k cvičným a školním účelům. „Poslední tři československá letadla odstartovala z Kunovic dne 7. března 1939.“ Po okupaci továrna dále opravovala původní československá letadla, ale začala opravovat i letouny německého původu. „Z německých letounů tvořily drtivou většinu opravovaných letadel lehké dopravní a cvičné Junkersy W-34 a školní a cvičné dvoumístné Ar 96. Poslední z českých pilotů v Kunovicích startoval dne 23. dubna 1934, potom už létali z továrního letiště jen Němci.“⁸⁷

„Během války byla přistavěna montážní dílna, lakovna, strojovna s kotelnou, osm dřevěných hal, sloužících jako kanceláře, kuchyně a jídelna.“ Zároveň vzrostl počet zaměstnanců - jestliže v roce 1939 zde pracovalo 139 lidí, o šest let později to bylo již 950.⁸⁸

„Po skončení války byl podnik znárodněn a opravoval snad všechny typy letounů, které v tehdejším Československu létaly.“⁸⁹ Jelikož v té době nebyla vyjasněna definitivní organizace letectva, musel závod přistoupit i k opravám automobilů. „Od ministerstva pošt získal zakázku na dodání nových poštovních vozů Aero 150. v letech 1946 – 1947 se proto továrna začlenila do Automobilových závodů, n. p., s podnikovým ředitelstvím v Mladé Boleslavi.“⁹⁰

V lednu 1947 byl kunovický závod vybrán jako zemská opravna letadel pro Moravu, zejména letounů C-2 (Arado Ar96b). Od roku 1948 byla zahájena sériová stavba letounů Z-22 Junák, jichž se celkem vyrobilo 170 kusů. Závod se k 1. 1. 1948 stal součástí nově vytvořeného národního podniku Let, n. p., letecké závody (od roku 1950 Let, n. p., Kunovice). „Výroba větroňů Z-124 Galánka a LF-109 Pionýr byla

⁸⁵ <http://www.fronta.cz/dotaz/letiste-v-kunovicich-za-okupace>

⁸⁶ Portl & Olbert (2006, str. 2)

⁸⁷ <http://www.fronta.cz/dotaz/letiste-v-kunovicich-za-okupace>

⁸⁸ Portl & Olbert (2006, str. 2)

⁸⁹ <http://www.let.cz/index.php?sec=43>

⁹⁰ Portl & Olbert (2006, str. 2)

ve „starém závodě“ soustředěna do roku 1952, kdy byla dána do provozu část závodu Let 01. Poté byl kromě montáže větroňů L-13 Blaník dále využíván k doplňkové a pomocné výrobě (slévárna, stolárna modelárna, laboratoř palubních a radionavigačních přístrojů).“⁹¹

„Počátkem padesátých let vznikl v Kunovicích tzv. nový závod. Zprvu se věnoval stavbě licenčních typů letounů pro potřeby výcviku civilního a vojenského letectví.“⁹² Prvním vyrobeným letounem se stal sovětský letoun Jak-11, který se v Kunovicích vyráběl pod označením C-11. „První letoun C-11 vzlétl v říjnu 1953 a do roku 1956 bylo vyrobeno 707 kusů.“⁹³

Letecká škola

„Tempo vývoje moderního letectví vyžadovalo, aby si závod vychovával odpovědné pracovníky - specialisty a staral se o permanentní zvyšování jejich kvalifikace.“⁹⁴ V Kunovicích byla v roce 2002 otevřena Střední škola letecká Kunovice. Škola se specializuje na výuku leteckých mechaniků všech kategorií. Po vystudování může student získat výuční list, maturitní vysvědčení, nebo i průkaz technika pro údržbu letadel všech hmotnostních kategorií.⁹⁵ Po skončení školy by měli absolventi nastoupit do leteckých firem v ČR, jako začínající letečtí mechanici. Vedení školy uzavřelo smlouvu s téměř všemi leteckými firmami od Kunovic až po Ostravu, aby žáci 3. ročníku, zde mohli absolvovat část odborného výcviku a získat tak nějakou praxi. v současné době spolupracují s firmami z Kunovic, Hluku, Starého Města, Brna, Otrokovice, Holešova, Přerova, Olomouce, Mošnova. Žáci si při praxi projdou výrobou, servisem letadel, tím získají přehled o technice i o chodu firmy.⁹⁶

4.2.3 Vyráběná letadla

„Za jeden z mezníků letecké výroby v Kunovicích se považuje rok 1955, kdy se ustavila samostatná vývojová konstrukce, která připravila dvoumotorové dopravní aerotaxi L-200. Šlo o první vlastní konstrukci a prototyp tohoto letounu (XL-200).“⁹⁷

⁹¹ Portl & Olbert (2006. str. 2)

⁹² Krumbach & Orlita (1996, str. 7)

⁹³ Portl & Olbert (2006. str. 3)

⁹⁴ Krumbach & Orlita (1996, str. 7)

⁹⁵ <http://www.souletecke.com/index.php?submenu=2>

⁹⁶ <http://www.souletecke.com/index.php?submenu=10&clid=40>

⁹⁷ Portl & Olbert (2006. str. 3)

L 200 Morava

V roce 1957 začal podnik konstruovat první samostatný letoun L 200 Morava. „Společnost vyráběla i cvičný proudový letoun L 29. V roce 1969 byl snad nejúspěšnější výrobek Kunovického závodu, letoun L 410. Letounu bylo v různých verzích a modifikacích vyrobeno přes 1000 ks. V současné době jej nahrazuje verze L-420 certifikovaná dle FAA. Od začátku 90. let minulého století byl vyvíjen a testován nový 40 místný letoun L 610 G.“⁹⁸

Obr. 4.1 Letoun L 200 Morava



Zdroj: http://techmag.valka.cz/let_1_l200.htm

L 13 Blaník

Nejdéle vyráběným a zároveň nejúspěšnějším letounem v Kunovicích se stal dvoumístný celokovový větroň L-13 Blaník, který se poprvé objevil v roce 1958. Ačkoliv plány na výrobu tohoto letounu nebyly dlouhodobé, postupně se Blaník dodával do 43 zemí. „V prosinci 1964 na něm Alejo Williamson Dávila podnikl první úspěšný sólový přelet Kordiller v jejich nejvyšším místě.“⁹⁹ Do roku 1982, než byla jeho výroba ukončena, se jej vyrobilo celkem 2 649 kusů.¹⁰⁰

Obr. 4.2 Letoun L 13 Blaník



Zdroj: <http://www.akdk.cz/view.php?cisloclanku=2008010004>

⁹⁸ <http://www.let.cz/index.php?sec=43>

⁹⁹ Portl & Olbert (2006, str. 4)

¹⁰⁰ <http://www.let.cz/index.php?sec=43>

L 29 Delfin

Opakem Blaníku byl letoun L-29 Delfin. Cvičný typ letounu byl prvním zkonstruovaným proudovým letounem určeným pro pilotní výcvik v ČSR. V prosinci 1958 byl hotov první prototyp XL-29 určený pro pevnostní zkoušky.¹⁰¹ Let Kunovice musel omezit výrobu ostatních typů letounů, protože L-29 Delfin získal velkou oblibu a vyráběl se nejvíce. „Plán jeho výroby si vynutil stavbu betonové rozjezdové dráhy, která byla dokončena roku 1964.“¹⁰²

Obr. 4.3 Letoun L 29 Delfin



Zdroj: http://techmag.valka.cz/let_1_l29.htm

Z – 37 Čmelák

„Stavbou a svým určením se od všech vyráběných strojů odlišoval letoun Z-37 Čmelák, navržený ve spolupráci s n. p. Moravan Otrokovice.“ Byl určen speciálně pro letecko-chemické práce v zemědělství a lesním hospodářství.¹⁰³ Začal se vyrábět v roce 1961 a v roce 1963 se uskutečnil první vzlet letounu prototypové série Z-37.¹⁰⁴ „Letoun bylo možné konvertovat i pro transportní účely. V únoru 1964 se u prototypu č. 02 vyzkoušely v terénu také lyže“.¹⁰⁵ V roce 1966 byly expedovány první letouny sériové výroby do zahraničí, nejprve do Bulharska, pak do Jugoslávie a německé demokratické republiky. Letoun se vyráběl až do roku 1984 a bylo vyrobeno přes 700 ks.¹⁰⁶

¹⁰¹ Krumbach & Orlita (1996)

¹⁰² Portl & Olbert (2006, str. 4)

¹⁰³ Portl & Olbert (2006, str. 4)

¹⁰⁴ Krumbach & Orlita (1996)

¹⁰⁵ Krumbach & Orlita (1996, str. 102)

¹⁰⁶ Krumbach & Orlita (1996)

Obr. 4.4 Letoun z – 37 Čmelák



Zdroj: http://slavetind.asp2.cz/stavba/letadla/Z-37_Cmelak.aspx

L – 410

„Nové motory umožnily vrátit se v Kunovicích k předešlým studiím, které vedly k návrhu letadla odpovídajícího podmínkám SSSR se současným využitím moderní motorářské techniky. Výsledkem byl typ označený L-410“.¹⁰⁷ Jednalo se o větší dopravní letoun, který sloužil pro 12 – 19 cestujících.¹⁰⁸ V roce 1968 bylo započato se stavbou prvních tří prototypů.¹⁰⁹ „V dalším vývoji byly navrženy také salónní a služební verze, přičemž letoun mohl sloužit pro účely sanitní, parašutistické nebo fotogrammetrické.“¹¹⁰ Bylo jej možno použít i pro navigační výcvik posádek.¹¹¹

Obr. 4.5 Letoun L - 410



Zdroj: http://www.acr.army.cz/images/id_5001_6000/5055/02.jpg

¹⁰⁷ Krumbach & Orlita (1996, str. 112)

¹⁰⁸ Portl & Olbert (2006)

¹⁰⁹ Krumbach & Orlita (1996)

¹¹⁰ Portl & Olbert (2006, str. 4)

¹¹¹ Krumbach & Orlita (1996)

L - 610

„V roce 1976 reagoval podnik na požadavek SSSR na dopravní letadlo s větší kapacitou než L-410.“¹¹² Nejžádanější byli letouny s počtem 30 až 50 míst. Odpovědí čs. leteckého průmyslu na letoun uvedené kategorie byl typ L-610, vyvíjený v n. p. LET. „Letoun L-610 je určen pro přepravu 40 cestujících nebo nákladu na místních tratích. Může létat v různých klimatických oblastech při obtížných povětrnostních podmínkách“.¹¹³

Obr. 4.6 Letoun L 610



Zdroj: http://techmag.valka.cz/let_1_l610.htm

Devadesátá léta

„Na začátku 90. let byla struktura původně státního podniku změněna na akciovou společnost a zprivatizována. Jeho 100% vlastníkem se stal holding AERO.“¹¹⁴ „Od prvního ledna 1991 je akciová společnost LET Kunovice zapsána v obchodním rejstříku jako samostatná obchodní společnost s veškerými právy na vlastní podnikání“.¹¹⁵

Ve firmě LET, a. s. na začátku 90. let pracovalo přes 5000 zaměstnanců. Převratné politické změny a hospodářská transformace první poloviny 90. let, spolu s platební neschopností tradičních největších zákazníků, způsobily snížení výroby a počtu zaměstnanců. V říjnu roku 1991 přišlo o zaměstnání asi 900 zaměstnanců a o dva měsíce později bylo propuštěno dalších 200 zaměstnanců. Došlo také k redukci pracovní doby, kdy zaměstnanci pracovali pouze čtyři dny v týdnu.¹¹⁶

¹¹² Portl & Olbert (2006, str. 4)

¹¹³ Krumbach & Orlita (1996, str. 139)

¹¹⁴ <http://www.let.cz/index.php?sec=43>

¹¹⁵ Krumbach & Orlita (1996, str. 147)

¹¹⁶ Krumbach & Orlita (1996)

V letech 1992 – 1993 se Let, a. s. snažil o vstup zahraničního kapitálu prostřednictvím americké firmy Fairchild Aircraft Incorporated ze San Antonia z Texasu. z nejrůznějších důvodů k dohodě mezi Letem a americkou firmou Fairchild Aircraft Incorporated nedošlo. Dále pokračovalo propouštění zaměstnanců a k 31. 12. 1994 pracovalo v Letu pouze 2050 pracovníků, v říjnu 1995 to bylo už jen 1768.¹¹⁷

Po roce 1996, po mimosoudním vyrovnání bylo 29% akcií převedeno na věřitelské firmy. „V roce 1998 se většinovým akcionářem stala americká společnost Ayres Corporation Inc., která zahájila vývoj nákladního letounu LM 200 Loadmaster. Od této společnosti podnik v srpnu roku 2001 odkoupila společnost Moravan Aeroplanes a.s., Otrokovice a současně byla založena společnost Letecké závody, a.s.“¹¹⁸

„Posledním vlastníkem se stala v září roku 2005 firma Pamco a byla vytvořena opět nová společnost.“ Podnik nyní vystupuje pod názvem Aircraft Industries. „Za krátkou dobu své existence doznala společnost Aircraft Industries značných změn, prochází rozsáhlou restrukturalizací, získala řadu nových zakázek jak na výrobu nových a repasovaných letounů L 410, tak na jejich servis a také úspěšně rozvíjí kooperační zakázky. V červnu roku 2008 se vlastníkem 51% akcií podniku stala významná ruská průmyslová společnost Ural Mining and Metallurgical Company (UGMK).“¹¹⁹

4.2.4 Doplnková výroba Letu

Kunovický Let, a. s. nesloužil jen k letecké výrobě, ale působil také v oblasti automobilového průmyslu a radiolokaci, kdy se vyráběly sedačky pro cestující i posádku pro všechny sovětské civilní dopravní letadla, které se v té době vyráběly. Od roku 1973 se začaly vyrábět sedačky Československé strojírny.¹²⁰ „Vedle letadel se v Kunovicích vyráběly také samohybné hydraulické schody pro nastupování a vystupování z letadel, které byly dodávány nejen pro ČSA, ale také pro zahraniční letecké společnosti.“¹²¹

¹¹⁷ Krumbach & Orlita (1996)

¹¹⁸ <http://www.let.cz/index.php?sec=43>

¹¹⁹ <http://www.let.cz/index.php?sec=43>

¹²⁰ Krumbach & Orlita (1996)

¹²¹ Portl & Olbert (2006, str. 4)

4.2.5 Další letecké podniky v Kunovicích

Evektor - Aerotechnik, a.s.

Hlavní aktivitou společnosti je vývoj letadel a jejich částí.¹²² Firma dále vyrábí ultra lehké letouny EV-97 Eurostar, motorové kluzáky L-13 Vivat a letecké navijáky Herkules H4, H5. Podnik také opravuje leteckou techniku.¹²³ Na vývoji letadel úzce spolupracuje s VUT v Brně, zejména s Leteckým ústavem.¹²⁴

Letasol s. r. o.

Firma vznikla v roce 1998 sloučením bývalé nářadovny Let Kunovice a strojních dílen firmy Solveta Staré Město. „Nyní se firma nachází v budovách areálu bývalého Starého závodu firmy Let, které odkoupila a rekonstruovala.“ Obchodními partnery jsou renomované firmy působící v oblastech automobilového, leteckého, hutního a potravinářského průmyslu jak tuzemské, tak i evropské a zámořské produkce.¹²⁵

Czech Sport Aircraft

Podnik vyrábí ultra-spolehlivé letouny, sportovní letouny dle nastavených průmyslových standardů. Podnik vznikl v roce 1934, kdy skupina leteckých nadšenců otevřela malou dílnu, a začaly se stavět kluzáky. V současné době podnik vyrábí své letadla ve dvou továrnách. Druhá továrna se nachází na Slovensku.¹²⁶

4.2.6 Letecké muzeum Kunovice

Letecké muzeum Kunovice bylo založeno v roce 1970 členy Slováckého aeroklubu, Aloisem Hráčkem a Jiřím Markem.¹²⁷ Získali první exponát L-29 Akrobat.¹²⁸ „Po demontáži důležitých zařízení byl přemístěn na náměstí Míru v Uherském Hradišti. Zde se z něj stal téměř vrak, takže byl převezen do n. p. Let, doplněn o chybějící díly a v roce 1974 odevzdán muzeu.“ Mezi dalšími exponáty byly

¹²² <http://www.evektor.cz/vyvoj-a-konstrukce/letadla-vyvoj.asp>

¹²³ <http://www.firmy-uh.cz/vyroba-letecke-techniky/280-evektor---aerotechnik-as-kunovice/>

¹²⁴ <http://www.evektor.cz/vyvoj-a-konstrukce/letadla-vyvoj.asp>

¹²⁵ <http://www.letasol.com/>

¹²⁶ <http://www.czechsportaircraft.com/about-us/>

¹²⁷ Portl & Olbert (2006)

¹²⁸ <http://letecke-muzeum.wz.cz/index.php>

letouny C-11 z Trenčína a LF-109 Pionýr z aeroklubu Břeclav.¹²⁹ Všechny tři letouny byly vystaveny na prvním „leteckém dnu s Květy“.¹³⁰

„Zpočátku bylo budováno jako muzeum letounů vyrobených či kooperovaných v továrně v Kunovicích. Posléze se letecký park rozrostl také o stroje jiných výrobců a z armády.“¹³¹

V roce 1976 se podařilo muzeu zajistit další letoun L-200D od Slovairu v Bratislavě. V té době mělo Slovenské letecké muzeum mezi 5 a 6 zaměstnanci. V roce 1979 získaly další 2 letouny Ae-45 a L-29, který byl přivezen až z Košic. „V roce 1980 náhle umírá jeden ze zakladatelů Jiří Marek.“ V roce 1981 byly opět všechny exponáty s úspěchem vystaveny na leteckém dnu s Květy.¹³²

„Snahy o zachování leteckých veteránů však sahají do 60. let, kdy se zakladatelé muzea spolu s dalšími nadšenci pro letectví snažili uchovat výsadkové letouny UC-61 Fairchild a Si-204 D Siebel. Na rozkaz nadřízených orgánů ovšem obě letadla musela být zničena, přičemž v tehdejší Československu šlo o jedny z posledních exemplářů.“¹³³

„Zatím posledním přírůstkem je prototyp L – 610, jenž se nedostal do výroby, vzniklo pouze sedm kusů a kunovické muzeum jej vystavuje jako jediné na světě. v současné době stojí na ploše muzea dvacet dva letadel a vrtulník Mi – 4. Návštěvníci mohou obdivovat i další leteckou techniku, například vlečený terč KT – 04 nebo přibližovací radar RP – 3 G.“¹³⁴

„V létě 1985 se neznámý pachatel vloupal do jednoho z exponátů a odcizil 9 padáků a rozbil část uložených přístrojů.“ Po celou dobu existence muzea se pracovníci muzea potýkají s vandaly, kteří ač sami nic nevytvoří, kde můžou, tam poškodí práci jiných.¹³⁵

„Muzeum bylo nejprve umístěno v areálu tehdejšího n. p. Let, a pro běžného návštěvníka bylo tudíž prakticky nedostupné. V roce 1985 se přestěhovalo na pozemek vedle velké stojánky na továrním letišti, ale problémem nového umístění byla odlehlost

¹²⁹ <http://www.slovackemuzeum.cz/doc/6/>

¹³⁰ <http://letecke-muzeum.wz.cz/index.php>

¹³¹ Portl & Olbert (2006. str. 1)

¹³² <http://letecke-muzeum.wz.cz/index.php>

¹³³ Portl & Olbert (2006. str. 1)

¹³⁴ <http://www.slovackemuzeum.cz/doc/6/>

¹³⁵ <http://letecke-muzeum.wz.cz/index.php>

od hlavních komunikací. V roce 1991 bylo letecké muzeum opět přemístěno, a to do bezprostřední blízkosti Slováckého aeroklubu, kde sídlí dodnes.“¹³⁶ Od roku 2005 je letecké muzeum Kunovice součástí Slováckého muzea v Uherském Hradišti.¹³⁷

„S Leteckým muzeem Kunovice je také spojena činnost Slováckého aeroklubu, který kromě pozorovacích letů motorovými i bezmotorovými letadly nabízí vyhlídkové lety horkovzdušným balónem, tandemové skoky padákem či možnost leteckých výcviků a paravýcviku.“ Na provozu Leteckého muzea se podílí spolu s městem Kunovice Slovácké muzeum v Uherském Hradišti a Slovácký aeroklub Kunovice, muzeum je podporováno Aircraft Industries, a. s.¹³⁸ Město Kunovice vlastní pozemky, na kterých se nachází letecké muzeum, Slováckému aeroklubu patří všechna letadla a má na starost údržbu a čistotu všech letadel, Slovácké muzeum se stará o propagaci muzea, výstavy, propagační akce, také má na starost interiér muzea a jeho běžný provoz, jako je sečení trávy a obstarávání pokladních a průvodců v muzeu. Letadla se přibližně jednou za rok rozeberou a kompletně vyčistí a zrekonstruují. Např. nyní se na údržbě nachází letoun z – 37 Čmelák.¹³⁹

4.2.7 Exponáty leteckého muzea

„Dvacet tři exponátů Leteckého muzea Kunovice netvoří rozsáhlý letecký park. Jejich sestava svědčí o náhodnosti, s jakou se stroje do muzea postupně dostávaly, nehledě na nedostatek finančních prostředků, které by umožňovaly cílený výběr. Přesto z nich můžeme vytvořit téměř ucelenou řadu letadel (chybí L-13 Blaník) vyráběných po druhé světové válce v kunovických závodech. Ostatní letouny, ať už vojenské, dopravní nebo sportovní, zase výběrově dokládají, s jakými stroji se u nás létalo. Následující přehled exponátů je sestaven podle doby jejich vzniku a vývoje v typové řadě.“¹⁴⁰

Exponáty:

Let C-11 (Jakovlev Jak-11) – cvičný dolnoplošník, určený pro pokračovací výcvik stíhacích pilotů, pro nácvik střelby, bombardování. Vznikl v konstrukční kanceláři A. S. Jakovleva jako cvičný stroj, který se svými parametry nejvíce blížil dobovým

¹³⁶ Portl & Olbert (2006, str. 1)

¹³⁷ <http://lkku.cz/aeroklub/muzeum>

¹³⁸ <http://www.mesto-kunovice.cz/a/letecke-muzeum>

¹³⁹ Vlastní šetření

¹⁴⁰ Portl & Olbert (2006, str. 5)

stíhačkám. Letoun byl vyráběn v Letu Kunovice pro potřeby armád východního bloku, včetně SSSR.¹⁴¹

Aero Ae-45 – sportovní, sanitní letoun, aerotaxi. Letoun se nejprve vyráběl v podniku Aero Vysočany, zde bylo vyrobeno asi 200 kusů a po dvou letech byla jeho výroba ukončena, později byla opět obnovena v Kunovicích, kde se vyráběla jeho vylepšená verze Aero 45 s Super.¹⁴²

MiG-15 bis SB (S-103) – jednomotorový vojenský stíhací letoun. Prototyp byl navržen dvojicí konstruktérů Mikojan - Gurjevič. Letoun se vyráběl v Aeru Vodochody, v Kunovicích se vyrábělo pozemní vybavení, části pohyblivých ocasních ploch, přechodové a podvozkové kryty. Bylo jimi vybaveno československé stíhací letectvo, které je používalo především k ostraze vzdušných hranic. Letounu bylo vyrobeno během čtyř let 620 kusů.¹⁴³

MiG-19 PM – dvoumotorový nadzvukový vojenský stíhací letoun. Byl určen pro přepadové stíhání za všech povětrnostních podmínek. Uvažovalo se o zavedení jeho výroby v Československu. V československé armádě sloužil do 70. let.¹⁴⁴

MiG-21 F-13 – jednomotorový nadzvukový vojenský stíhací letoun. Byl vyroben v konstrukční kanceláři Mikojan-Gurjevič. v Aeru Vodochody se letoun vyráběl pod označením S-106. V Kunovicích se vyráběla kabina a zadní část trupu, včetně ocasních ploch a schránek brzdících padáky. Celkem jej bylo vyrobeno 194 kusů.¹⁴⁵

Mi-4 – sovětský vojenský transportní, výsadkový a sanitní vrtulník. Byl vyvinut v konstrukční kanceláři M. L. Mila, bylo jej vyrobeno celkem 3 200 ks, letoun sloužil i v československé armádě.¹⁴⁶

Z-126 Trenér II – sportovní školní letoun. Vyvíjel se v n. p. Moravan Otrokovice od roku 1946. První prototyp vzlétl v roce 1947. Během dvou let se jej vyrobilo celkem

¹⁴¹ Portl & Olbert (2006)

¹⁴² Portl & Olbert (2006)

¹⁴³ Portl & Olbert (2006)

¹⁴⁴ Portl & Olbert (2006)

¹⁴⁵ Portl & Olbert (2006)

¹⁴⁶ Portl & Olbert (2006)

169 kusů. „Naše vojenské letectvo jej používalo pod označením C-105 jako školní letoun, který umožňoval kompletní výcvik, včetně akrobace.“¹⁴⁷

Z-226 B Bohatýr – sportovní letoun, tzv. vlek kluzáků. Vyráběl se v n. p. Moravan Otrokovice, kde se jej vyrobilo celkem 77 kusů.¹⁴⁸

Avia Il-14T (Iljušin Il-14) – dopravní a výsadkový letoun, který je upravený na salonní. V konstrukční kanceláři Sergeje Vladimiroviče Iljušina se začal v roce 1949 modernizovat letoun Il-12, inovací bylo mnoho a proto dostal letoun nové označení Il-14. Letoun se vyráběl v Aero v Praze - Letňanech, v Kunovicích byly zhotovovány motorové gondoly a směrová kormidla. „Jednou z verzí Il-14 byl také transportní typ Il-14 T.“ Šlo o největší dopravní letoun vyráběný v České republice, určený pro přepravu osob i nákladů, vysazování výsadkářů nebo jako sanitní.¹⁴⁹

Avia Il-14 FG (Iljušin Il-14) – vojenský fotogrammetrický letoun. „Jedna z verzí Il-14, která se rekonstruovala v Aero Vodochody, vznikla z pěti kusů Avií Il-14 a čtyř původních sovětských Il-14 na fotogrammetrickou verzi Avia Il-14 FG.“¹⁵⁰

L-29 Delfín – vojenský cvičný proudový letoun. Celkem jich bylo v kunovické továrně Let vyrobeno 1722 kusů. Letoun umožňoval ekonomický výcvik pilotáže, létání bez vidu, nácvik střelby z palubních zbraní i bombardování pozemních cílů. Získal medaile na veletrzích v Brně a v Lipsku.¹⁵¹

L-29 a Delfín – proudový akrobatický letoun. Akrobat vznikl v roce 1967 ze základní verze letounu. „Nakonec vznikly jen dva stroje, pro nezáměr SSSR – největšího odběratele československých letadel – nebyl připraven pro sériovou výrobu.“¹⁵²

L-29 R Delfín – vojenský lehký bitevní – průzkumný letoun. „Dodával se jako bitevní letoun do rozvojových zemí, např. do Angoly a Biafry (dnes součást Nigérie).“ Bylo jej vyrobeno jen 70 kusů.¹⁵³

¹⁴⁷ Portl & Olbert (2006, str. 13)

¹⁴⁸ Portl & Olbert (2006)

¹⁴⁹ Portl & Olbert (2006, str. 16)

¹⁵⁰ Portl & Olbert (2006, str. 17)

¹⁵¹ Portl & Olbert (2006)

¹⁵² Portl & Olbert (2006, str. 20)

¹⁵³ Portl & Olbert (2006, str. 21)

L-200 D Morava – sportovní, aerotaxi, zdravotní letoun. „Šlo o první letoun navržený přímo v Kunovicích ve skupině ing. Ladislava Smrčka.“ Vyráběl se od roku 1959. Celkem se vyrobilo 360 „Morav“ všech verzí.¹⁵⁴

Z-37 Čmelák – zemědělský letoun. Prototyp XZ-37 vznikl ve spolupráci n. p. Let Kunovice s n. p. Moravan Otrokovice. První vzletl v roce 1963 a tím vznikl 1. československý zemědělský letoun, určený k letecko-chemickým pracím v zemědělství a lesním hospodářství za použití koncentrovaných chemikálií. „Celkem vzniklo 713 jednomístných zemědělských letounů a 29 cvičných dvoumístných.“¹⁵⁵

Su-7 BM – jednomístný stíhací bombardér, nosič jaderných zbraní. Ruský letoun. Začal se vyrábět v roce 1957 a ve všech verzích vzniklo 3 000 kusů. Jako první z vývojové řady byl exportován do Československa a Polska.¹⁵⁶

Su-7 u – dvoumístný cvičný stíhací bombardér. Ruský letoun. Byl exportován do 17 zemí, mezi nimi i do ČSSR.¹⁵⁷

XL-410 Turbolet (prototyp) – malý dopravní letoun. Podnět k jeho výrobě vznikl v Kunovicích. „Letoun byl navržen pro 12 až 19 cestujících nebo náklad do 1 850 kg na krátkých tratích. Kromě salonní nebo služební verze mohl být konvertován na verzi nákladní, sanitní, výsadkovou nebo fotogrammetrickou.“¹⁵⁸

L-410 a Turbolet – malý dopravní turbovrtulový hornoplošník. Letoun byl vyráběn v Kunovicích, kde vzniklo 28 kusů a jedna salonní verze. „V polovině 70. let byla letadla nasazena pro leteckou činnost na vnitrostátních linkách jako náhrady za Il – 14.“¹⁵⁹

L-410 M Turbolet – malý dopravní turbovrtulový hornoplošník. Bylo jich vyrobeno celkem 110 kusů. „Sanitní verze L – 410 RZP získala zlatou medaili na Mezinárodním strojírenském veletrhu Brno.“¹⁶⁰

¹⁵⁴ Portl & Olbert (2006, str. 22)

¹⁵⁵ Portl & Olbert (2006, str. 24)

¹⁵⁶ Portl & Olbert (2006)

¹⁵⁷ Portl & Olbert (2006)

¹⁵⁸ Portl & Olbert (2006, str. 27)

¹⁵⁹ Portl & Olbert (2006, str. 29)

¹⁶⁰ Portl & Olbert (2006, str. 31)

XI-610 M (prototyp) – dopravní letoun. Základní koncepce letouny byla převzata z L – 410 Turbolet. Letoun byl navržen ve třech verzích – nákladní se 6 kontejnery, osobní pro 40 cestujících a kombinovaný pro 16 cestujících s třemi kontejnery. Letoun se ovšem do sériové výroby nedostal. ¹⁶¹

¹⁶¹ Portl & Olbert (2006)

5. NÁVRHY NA REVITALIZACI MUZEA

V této kapitole mé bakalářské práce popíši návrhy a možnosti revitalizace, které by muzeum mohlo provést, na základě mé návštěvy muzea. Zaměřím se především na prvky marketingového mixu, tedy na produkt, což jsou vystavená letadla a jiné letecké exponáty v muzeu, určím cílovou skupinu lidí, jež by mělo muzeum oslovit, navrhnu možnosti propagace muzea.

Zorganizuji výstavu leteckých exponátů, zaměřenou na revitalizaci muzea, kdy požádám o zapůjčení exponátů z jiných leteckých muzeí v České republice. Sestavím také SWOT analýzu leteckého muzea a jeho revitalizace, kde popíšu silné, slabé stránky, příležitosti a hrozby muzea.

5.1 Základní informace o připravované akci

Organizátor: Letecké muzeum v Kunovicích

Téma akce: revitalizace muzea

Partneři akce: [Letecké muzeum Kunovice](#), [Slovácké muzeum v Uherském Hradišti](#), město Kunovice, Zlínský kraj, Letecké muzeum v Olomouci, Soukromé letecké muzeum ve Zruči u Plzně, Zlin Aircraft, Slováký deník, Dobrý den s Kurýrem, [Mladá fronta Dnes](#), Rádio Zlín, Kiss publikum, Rock Max

Cílová skupina: obyvatelé České republiky, zejména Jihovýchodní Moravy

Cíl akce: zvýšit návštěvnost muzea a tím i jeho produktivitu

Datum uskutečnění akce: 1. květen – 30. červen 2012

Rozpočet výstavy: cca 255 510,- Kč

5.2 Možnosti revitalizace

Doporučuji muzeu, aby rozšířilo svoji působnost. Pořádalo např. výstavy s různými tématy, na různé zaměření. Mohli by se zde pořádat také akce pro děti, např.

dětský den v leteckém muzeu a mnohé další. Tyhle dvě možnosti jsem také zorganizovala v další části mé bakalářské práce.

Pro letecké muzeum jsou nejdůležitější především letadla. V muzeu se nacházejí téměř všechna letadla, která se vyráběla~~ay~~ v Letu Kunovice. Chybí některé typy letounů vyráběných v tehdejším Moravanu Otrokovice. Ovšem letadla jsou ve špatném stavu, jejich křídla jsou potrhaná, lak letadel je zrezlý a seškrábaný. Ačkoliv není se čemu divit, když se letouny nachází na volném prostranství, nejsou vůbec zastřešená, takže podléhají všem přírodním vlivům, každému dešti či silnému větru, což potrhalo křídla letadel.

5.2.1 Popis výstavy

Kontaktovala jsem letecká muzea v České republice a zjišťovala jsem, zda by byla možnost rozšířit nabídku leteckého muzea o další exponáty z jiných muzeí. Napadlo mě, že by bylo zajímavé vidět motory letadla. Tady v okolí Zlínského kraje není žádný motor k vidění a i mě samotnou by zajímalo jak ~~takový~~ motor, který dokáže unést ~~takovou samotnou~~ váhu letadla a váhu nákladu v letadle, ať už se jedná o pasažéry, či o jiný náklad.

Psala jsem e-maily do leteckých muzeí v Praze, Vyškově, Olomouci a do soukromého leteckého muzea ve Zruči u Plzně. Z leteckých muzeí v Praze a Vyškově mi bylo napsáno, že mají ve stanovách muzea zakázáno půjčovat letecké exponáty, a to i když se jedná o zapůjčení exponátů do jiného státního leteckého muzea. Letecká muzea v Olomouci a soukromé muzeum ve Zruči u Plzně mi nabídly, že mi zapůjčí vše, co budu pro svoji výstavu potřebovat - motory, pilotní výzbroj, výstroj aj.

Bohužel se mi nepodařilo sehnat letecké motory, které by byly dodávány do letadel, jež se vyráběly v Kunovicích. Letecké muzeum ve Zruči u Plzně mi nabídlo zapůjčení motorů Aš a Minor 4 III. Motor Minor 4 III byl využíván pro mnohé výrobní letadel, taktéž motor Minor 4 III byl využit pro letoun Zlin z – 381. Motor Aš se hodně využíval v průběhu druhé světové války, po druhé světové válce se používal do nevojenských letounů.

Volala jsem také do Zlin Aircraft v Otrokovcích, zda by byla možnost zapůjčit akrobatický letoun Zlin z – 50, který ve své době vyhrával ceny v leteckých akrobatických soutěžích. Ovšem ve Zlin Aircraft se letoun nenachází, mají pouze model

letounu, který by byli ochotni na výstavu zapůjčit. Model letounu by zapůjčili zadarmo, jen by si muzeum muselo zaplatit dopravu modelu.

Všechny zapůjčené exponáty by byly umístěny v nedalekém hangáru, který se nachází hned vedle muzea.

Můj prvotní plán byl letecké muzeum revitalizovat dlouhodobě, a to, že bych letecké exponáty zakoupila. Ovšem letecká muzea mi nabídla pouze zapůjčení jejich exponátů, tak jsem se rozhodla, že zorganizuji akci, která bude trvat dva měsíce, a během výstavy si lidé budou moci vystavované exponáty prohlédnout.

5.2.2 Dětský den

Datum konání

Dětský den v leteckém muzeu se bude konat v sobotu po Dni dětí, a to 2. června 2012. Od 9:00 do 19:00 hodin.

Program

Pořádali by se soutěže pro děti s leteckou tematikou. Děti by mohli například malovat letadla, stavět si letadla z plastelíny, stavět si modely letadel nebo skládal puzzle s letadly. Mohli by si také děti malovat na obličej.

Děti budou odměněny různými sladkostmi, omalovánkami, pastelkami. Dítě, které bude na 1. místě o nejhezčí namalovaný obrázek, vyhraje 15 minut vyhlídkovým letadlem. Dítě, které vyhraje 1. místo ve hře o nejlepší vytvarovaný model z plastelíny dostane cenu let balonem, kde si může vzít své rodiče.

Na dětském dnu by se dalo také domluvit někoho ze střední školy letecké, kdo by udělal na dětském dnu prezentaci modelů, jež studenti ve škole vytvářejí. Zároveň by to byla reklama pro samotnou leteckou školu, kde by mohla získat své potenciální studenty.

5.3 Cílová skupina

Cílovou skupinou by měli být hlavně obyvatelé České republiky, především lidé na Jihovýchodní Moravě. Návrhy a doporučení budu aplikovat na širokou veřejnost, pro všechny potenciální návštěvníky muzea.

Návštěvníky leteckého muzea by měla zajímat jednak kultura, protože se jedná o kulturní zařízení, ale především letectví, jelikož v muzeu se nacházejí jen letadla a vše co s letectvím souvisí. Myslím si, že je velmi zajímavé vidět, jakými letadly se létalo např. na začátku 20. stol., nebo v období 2. sv. války. V muzeu jsou i dvě letadla, která jsou otevřená a lidé si můžou prohlédnout, jak vypadaly letouny zevnitř, je určitě obohacující nahlédnout, na jakých sedačkách lidé sedávali, či jakou palubní desku piloti ovládali.

Slovácké muzeum má uzavřeno mnoho smluv se školami ve Zlínském kraji, jak základními školami, tak i středními. Zajišťuje pro školy možnost prohlídky muzea a odborný výklad, který zajišťuje průvodce v muzeu. Myslím si, že by se daly domluvit i prohlídky a návštěvy leteckého muzea, kdy by jim průvodce ukázal jednotlivá letadla a o každém letadle řekl, jakou má historii, o jaký typ letadla se jedná a k čemu se v minulosti využíval. Slovácké muzeum by tedy mohlo poslat školám nabídku, že je zde možnost návštěvy i jiného muzea.

Mou připravovanou výstavou budu chtít přilákat nové návštěvníky. Budu jim nabízet to, co se v muzeu nyní nenachází a tím bych mohla zvýšit návštěvnost muzea. Především, že uvidí motory letadel a pilotní výstroj, také helmy pilotů, dýchací přístroje a jiné další exponáty týkající se letectví.

5.4 Marketingová propagace

- v médiích:
 - v místních novinách,
 - na internetu
 - v televizi – ČT, MIC – městský informační kanál
 - v rádiu
- propagační letáky
- Mladá fronta Dnes – krajská redakce

Akce by mohla být propagovaná v místních novinách, např. Dobrý den s Kurýrem a Slovácký deník. Pro zachycení širší veřejnosti by mohl být článek uveden ve Slováckém deníku, Zlínském deníku i Hodonínském deníku. Článek v novinách by mohl být formou redakčních článků, kdy by v novinách byl uveden rozhovor

s organizátory akce a pracovníky muzea. Myslím si, že k zachycení větší části obyvatel a potenciálních návštěvníků by článek o akci mohl být uveden tak týden, dva před konáním akce a druhý článek ze zahájení akce, kde by opět byly rozhovory s organizátory akce a také propagační fotky z akce.

Dalším typem propagace je reklama na internetu. Na stránkách Slováckého muzea, či města Kunovice se uvede informace o připravované výstavě v leteckém muzeu. na webové stránky se z otevírání výstavy vloží obrázky, rozhovory s pořadateli.

Nesmíme zapomenout na propagaci v televizi. Na otevírání výstavy by se mohla pozvat Česká televize, která by udělala krátkou reportáž o výstavě, také by reportér provedl rozhovor s pořadateli akce. Česká televize má regionální vysílání, ve kterém by se o výstavě vysílalo. Na otevírání výstavy se také může pozvat reportér z MIC, městského informačního kanálu, nebo také z krajské redakce Mladé fronty Dnes, kteří opět provedou reportáž z výstavy.

Uvedla jsem několik způsobů propagace, ať už v novinách, na internetu či v televizi. Zvolila jsem rozsáhlý způsob propagace, abych zachytila co největší množství potenciálních návštěvníků.

5.5 Náklady na výstavu

Kapitola obsahuje částečné rozvržení výstavní akce. Vyčíslení je provedeno dle aktuálních cen pro rok 2011.

5.5.1 Náklady na zapůjčení

Letecké muzeum ve Zruči u Plzně:

- motor Aš - 62 - 25 000,- Kč na 1 měsíc
- motor Minor 4 III - 10 000,- Kč na 1 měsíc
- pilotní výstroj, letecká bunda zimní + kalhoty, pilotní kukla, helma + dýchací přístroj - 15 000,- Kč na 1 měsíc

Celkové náklady na zapůjčení exponátů ze soukromého muzea ve Zruči u Plzně:

$25000 + 10\,000 + 15\,000 = 50\,000 * 2 = \mathbf{100\,000,-\,Kč.}$

Letecké muzeum v Olomouci:

- zkušební puma
- motor v řezu
- pilotní helmy
- letecký simulátor i trenažer

Letecké muzeum v Olomouci za pronájem leteckých exponátů nepožaduje žádnou finanční částku, pouze si letecké muzeum uhradí dopravu za zapůjčení exponátů.

Celkové náklady na zapůjčení exponátů z muzeí v České republice je 100 000,- Kč.

5.5.2 Náklady na přepravu

Přeprava motorů a pilotní výstroje: Firma Hermanntrans.cz se sídlem ve Zlíně – přepravuje náklady do 1,5 tuny za 11 Kč. Cena je uvedena

Tabulka 5.1 Propočty dopravy

TRASA	VZDÁLENOST	CENA za KM	CENA CELKEM
Zlín – Olomouc	70 km	11 Kč bez DPH	770 Kč
Olomouc – Kunovice	100 km	11 Kč bez DPH	1 100 Kč
Kunovice - Zlín	30 km	11 Kč bez DPH	330 Kč
CELKEM	200 km	-	2 200 Kč
Zlín – Zruč u Plzně	400 km	11 Kč bez DPH	4 400 Kč
Zruč u Plzně - Kunovice	370 km	11 Kč bez DPH	4 070 Kč
Kunovice - Zlín	30 km	11 Kč bez DPH	330 Kč
CELKEM	800 km	-	8 800 Kč
Zlín – Otrokovice	9 km	11 Kč bez DPH	99 Kč
Otrokovice – Kunovice	22 km	11 Kč bez DPH	242 Kč
Kunovice – Zlín	30 km	11 Kč bez DPH	330 Kč
CELKEM	61 km	-	671 Kč

Zdroj: www.mapy.cz, <http://www.hermanntrans.cz/cenik/>

Ceny jsou uvedeny bez DPH, tudíž se ke každé částce musí připočíst DPH 20%. Celková cena s DPH se musí vynásobit dvěma, jelikož zapůjčené exponáty musím vrátit zpátky, odkud jsem si je půjčila.

$$2\,200 + 8\,800 + 671 = 11\,671 * 1,20 = 14\,005,- \text{ Kč včetně DPH}$$

$$14\,005 * 2 = \mathbf{28\,010,- \text{ Kč}}$$

Celková cena za dopravu zapůjčených exponátů činí 28 010,- Kč.

5.5.3 Mzdové náklady

Do mzdových nákladů bude zahrnuta mzda pokladníka, který bude po dobu výstavy vybírat vstupné a také průvodce, který zde po dobu výstavy bude poskytovat odborný a kvalifikovaný výklad o letounech a zapůjčených exponátech.

Při pořádání dětského dne v leteckém muzeu zde musí být pracovníci, kteří se budou věnovat dětem, vysvětlovat jim pravidla soutěží,

Náklady na pokladníka: 20 000,- na měsíc,

Náklady na průvodce: 25 000,- na měsíc.

Hostesky na dětském dnu: 2 500,- na jednu hostesku, budou tam 3 hostesky

Nejedná se o vyplacené mzdy zaměstnancům, ale o mzdové náklady, jež bude mít letecké muzeum, do mzdových nákladů se zahrnuje čistá vyplacená mzda, kterou pracovník obdržel, dále zálohy na dani a sociální a zdravotní pojištění, jež muzeum za zaměstnance odvádí.

Výstava se bude konat 2 měsíce, čili musím mzdové náklady na průvodce a pokladníka vynásobit dvěma a hostesky budou na dětském dnu 3, a tak náklady na hostesky musím vynásobit třemi.

$$20\,000 * 2 = 40\,000,-$$

$$25\,000 * 2 = 50\,000,-$$

$$2\,500 * 3 = 7\,500,-$$

$$40\,000 + 50\,000 + 7\,500 = \mathbf{97\,500,- \text{ Kč}}$$

5.5.4 Náklady na propagaci

Mnou zvolená propagace, ať už na internetu, či v novinách nebo v regionální televizi je zadarmo. Tudíž propagací chystané výstavy se nevynaloží žádné náklady.

5.5.5 Náklady na dětský den

Zhruba počítám s návštěvností 500 lidí, z toho asi polovinu budou tvořit děti, tedy 250 dětí.

Na dětský den se musí koupit určité odměny pro děti, jako jsou například lízátko, žvýkačky, rokové bonbony, diplomy pro děti. Musí se také koupit pastelky, papíry na kreslení pro děti, plastelína, sehnat puzzle s letadly.

Předpokládané náklady budou činit zhruba **30 000,- Kč**.

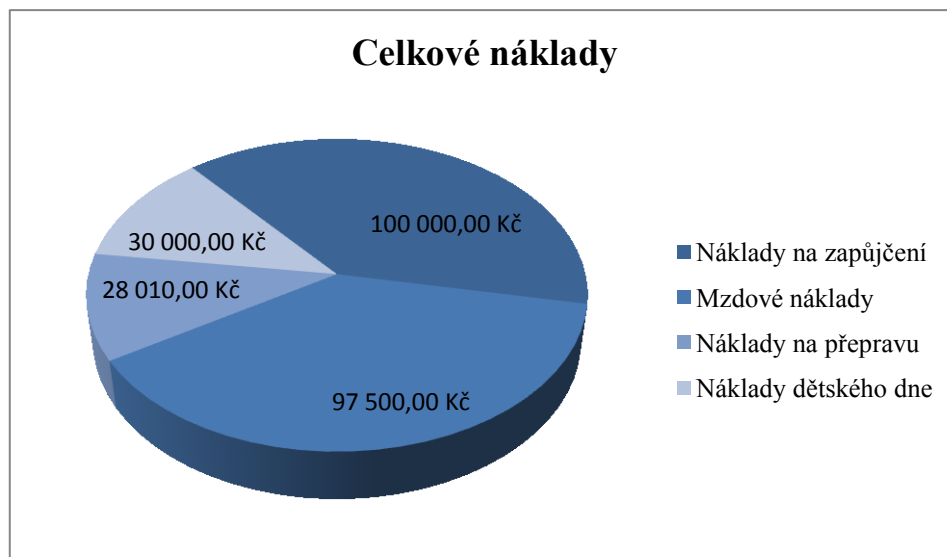
5.5.6 Celkové náklady

Tabulka 5.2 Náklady na výstavu

POLOŽKA	ČÁSTKA
Náklady na zapůjčení	100 000,- Kč
Náklady na přepravu	28 010,- Kč
Mzdové náklady	97 500,- Kč
Náklady na dětský den	30 000,- Kč
CELKEM	255 510,- Kč

Zdroj: Vlastní výzkum

Graf 5.1 Celkové náklady pořádané výstavy



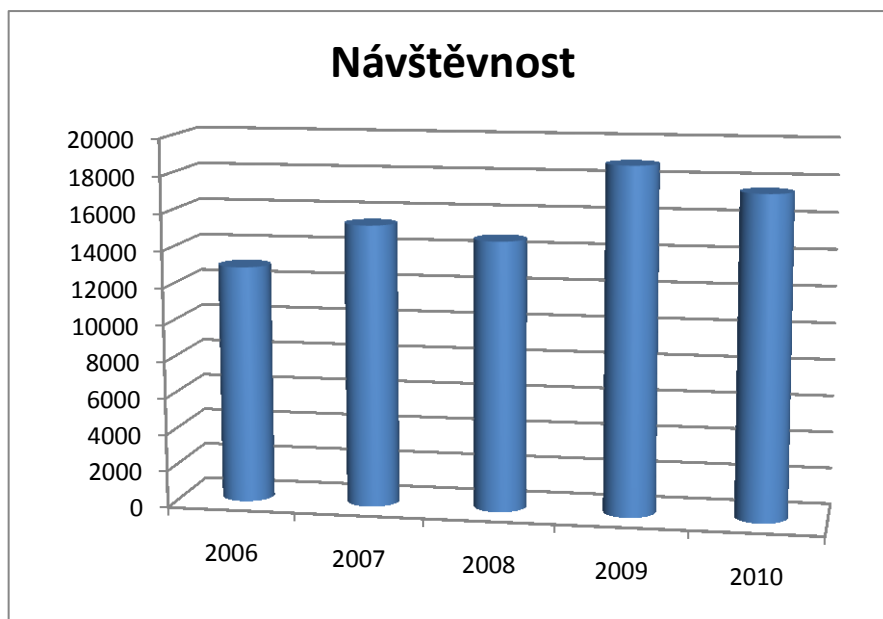
Zdroj: Vlastní výzkum

Jak již z uvedeného grafu vyplývá, největší položku v nákladech pořádané výstavy zauímají náklady na zapůjčení exponátů, a to ve výši 100 000,- Kč. Druhou nejvyšší nákladovou položkou jsou mzdové náklady, a to pokladníka, jež bude vybírat vstupné na výstavě, průvodce, jež bude podávat odborný výklad o vystavených exponátech a třech hostesek, jež budou mít během dětského dne na starost děti. Mzdové náklady jsou ve výši 97 500,- Kč.

Nepatrnými složkami nákladů jsou náklady na přepravu exponátů, jež činí 28 010,- Kč a náklady na dětský den, a to na zakoupení sladkostí a odměn pro děti, které činí asi 30 000,- Kč.

5.6 Financování revitalizace

Graf 5.2 Návštěvnost muzea v letech 2006-2010



Zdroj: Vlastní výzkum

Návštěvnost muzea mírně roste. Při ceně 30 Kč studentského vstupného a 50 Kč plného vstupného se celkové příjmy ze vstupného mohou pohybovat nejvýše na úrovni 700 000 – 800 000 Kč ročně. Z toho vyplývá, že možnosti dalšího nákupu exponátů z vlastních zdrojů jsou velmi omezené. Zdroje pro případné další nákupy je nutné hledat mimo letecké muzeum.

5.6.1 Zdroje financování:

Jsem si vědoma, že akce na revitalizaci muzea je finančně velmi náročná a nelze ji financovat jen z jednoho zdroje financování, a tak bych zvolila financování z více zdrojů ať už formou dotací nebo sponzorství.

Prvním zdrojem financování pořádané akce jsou samotné příjmy muzea, které jsou získávány z prodeje vstupenek do muzea. Jak již z uvedeného grafu návštěvnosti vyplývá, do muzea nechodí příliš mnoho návštěvníků a tím jsou i příjmy muzea malé a nedostačující zaplatit akci. Z příjmů muzea se uhradí údržba letadel, údržba samotného muzea, výplata zaměstnanců. Proto se musí muzeum poohlédnout po jiných zdrojích financování.

Dále by revitalizace muzea mohla být financována z dotací ze Zlínského kraje, popřípadě městem Kunovice. Myslím si, že by také pomohli financovat revitalizaci, jelikož se tím zviditelní město a zvýšila by se návštěvnost muzea. Pokud by zavítali do muzea i lidé ze vzdálenějších částí České republiky určitě by zavítali i jinam, podívali se po okolí, vyzkoušeli vyhlídkové lety, ať už letadlem, či v balonu. Samozřejmě by navštívili zdejší restaurace na občerstvení, čím by se také zvýšily příjmy města Kunovice.

Jedním z hlavních finančních zdrojů by byly určité dotace z Evropské unie. Pro období roku 2007 – 2013 se pro oblast kultury nachází operační program: PROGRAM CULTURE – oblasti podpory. Jedná se o podporu činnosti, linie 2. Žádost o dotaci mohou podat ziskové i neziskové organizace, veřejné i soukromé nezávislé organizace, organizace s právní subjektivitou a jiné. Žadatelé o dotaci musí svou žádost vyplnit a odeslat nejpozději do 15. 9. 2011.

Dalšími způsoby financování revitalizace muzea mohou být dotace od Nadace děti, kultura, sport, muzeum může také požádat o dotace od ministerstva kultury, od společnosti Eurovision, která má program pro regionální rozvoj a cestovní ruch.

5.7 SWOT analýza

Interní faktory:

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • nízké náklady na provoz muzea • vysoké zastoupení letadel vyráběných v Letu Kunovice • geografická poloha muzea – nachází se vedle Letu Kunovice • kvalitní dopravní dostupnost 	<ul style="list-style-type: none"> • nízká návštěvnost a z toho plynoucí nízké příjmy muzea • nejsou zde německé letouny opravované v Letu Kunovice za 2. sv. války • nízké zastoupení letounů z Moravanu • chybí údaje o letadlech – jsou zde uvedeny jen technické údaje

Externí faktory:

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">• letecká tradice ve Zlínském kraji• vyšší návštěvnost muzea• blízkost frekventované cyklostezky Kunovice – Ostrožská Nová Ves• malá konkurence muzeí v okolí• blízkost Zlin Aircraft – možnost oprav letadel, technické zázemí	<ul style="list-style-type: none">• revitalizace zvýší náklady, ale revitalizací se nezvýší příjmy• nezvýší se návštěvnost muzea• muzeum nedostane dotace na revitalizaci• ekonomická krize• nezájem o letectví ve Zlínském kraji

6. ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo navrhnout možnosti revitalizace Leteckého muzea v Kunovicích. Rozhodla jsem se zorganizovat výstavu leteckých exponátů. Úkolem výstavy je přilákat nové návštěvníky do muzea.

~~vymyslet marketingovou akci, jež by měla přilákat nové návštěvníky do muzea. Zjišťovala jsem, zda by byla možno zapůjčit letecké exponáty z jiných leteckých muzeí v České republice a kolik by zapůjčení stálo peněz. Posledním úkolem bylo zjistit, z jakých zdrojů by mohla být revitalizace muzea financována, kde a u koho by mohlo letecké muzeum požádat o dotace.~~

Pro naplnění cílů mé práce jsem navštívila letecké muzeum, abych měla větší inspiraci pro nápady na revitalizaci muzea a také abych zjistila, v jakém stavu se vystavovaná letadla nacházejí.

V praktické části bakalářské práce jsem zorganizovala výstavu leteckých exponátů, které jsem si zapůjčila z leteckých muzeí v Olomouci a ve Zruči u Plzně. Také bych na výstavu zapůjčila model letounu Zlin z – 50, který ve své době vyhrával hodně akrobatických soutěží.

V rámci výstavy leteckých exponátů jsem navrhla muzeu, že by se 2.6.2011 mohl pořádat v leteckém muzeu Dětský den. Konala by se zde i přehlídka modelů, které vyrábějí žáci ve střední škole letecké v Kunovicích, což by působilo i jako propagace letecké školy.

Nezbytnou součástí organizované výstavy musí být předběžný rozpočet. Mými položkami v rozpočtu akce jsou jednak doprava zapůjčených exponátů, náklady na zapůjčení leteckých exponátů, které ale požaduje jen letecké muzeum ve Zruči u Plzně, dále také mzdové náklady pokladníka, průvodce v muzeu a hostesek na Dětském dni a v neposlední řadě náklady na dětský den, jež jsou nepatrnou částkou.

Rozpočet výstavy musí být financován určitými zdroji. Letecké muzeum nenavštěvuje mnoho návštěvníků, tudíž jsou příjmy muzea malé. Navrhla jsem proto další možnosti, z kterých by mohla být výstava financována, ať už se jedná o finance ze Zlínského kraje, z rozpočtu města Kunovice, či z Evropských fondů.

~~Zjišťovala jsem, zda by byla možno zapůjčit letecké exponáty z jiných leteckých muzeí v České republice a kolik by zapůjčení stálo peněz. Posledním úkolem bylo~~

~~zjistit, z jakých zdrojů by mohla být revitalizace muzea financována, kde a u koho by mohlo letecké muzeum požádat o dotace.~~

V závěru praktické části bakalářské práce jsem provedla SWOT analýzu, kde jsem uvedla silné a slabé stránky leteckého muzea a jaké by mohla pořádaná výstava přinést příležitosti, či naopak jaké by mohli být hrozby.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

KNIŽNÍ ZDROJE:

1. DROBNÁ, Daniela; MORÁVKOVÁ, Eva. *Cestovní ruch*. 1. vyd., Praha: Fortuna, 2004. 208 s. ISBN 80-7168-901-7.
2. FORET, Miroslav. *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. 1. vyd., Praha: Grada, 2001. 178 s. ISBN 80-247-0207-X.
3. GRUBLOVÁ, Eva. *Podniková ekonomika*. 1. vyd. Ostrava: Repronis, 2007. 438 s. ISBN 80-86122-75-1.
4. HESKOVÁ, Marie. *Cestovní ruch*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006. 223 s. ISBN 80-7168-948-3.
5. HLADKÁ, Jitka. *Technika cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, s. r. o., 1997. 161 s. ISBN 80-7169-476-2.
6. INDROVÁ, Jarmila. *Cestovní ruch (základy)*. 2. přepracované vydání, Praha: Oeconomica, 2007. 119 s. ISBN 978-80-245-1252-5.
7. JAKUBÍKOVÁ, Dagmar. *Marketing v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2009. 288 s. ISBN 978-80-247-3247-3.
8. JOHNOVÁ, Radka. *Marketing kulturního dědictví a umění*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2008. 288 s. ISBN 978-80-247-2724-0.
9. KESNER, Ladislav. *Marketing a management muzeí a památek*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 2005. 304 s. ISBN 80-247-1104-4.
10. KRUMBACH, Jan; ORLITA, Albert. *Historie letecké výroby Kunovice*. 3. doplněné vyd. Praha: KURS 99, 1996. 172 s. ISBN 80-902217-0-X.
11. MOUDRÝ, Marek. *Marketing*. 1. vyd. Kralice na Hané: Computer Media, 2008. 80 s. ISBN 978-80-7402-000-1.

12. ORIEŠKA, Ján. *Technika služeb cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: IDEA SERVIS, konsorcium, 1999. 244 s. ISBN 80-85970- 27-9.
13. PORTL, Pavel, OLBERT, Jaroslav. *Průvodce leteckým muzeem Kunovice*. 1. vyd. Uherské Hradiště: Slovácké muzeum, 2006. 33 s. ISBN 80-86185-56-7.
14. VOLEJNÍK, Jiří. *Zlínské letectví*. 1. vyd. Zlín: Muzeum Jihovýchodní Moravy, 2009. 199 s. ISBN 978-80-87130-10-0.

INTERNETOVÉ ZDROJE:

15. *RobertNemec.com – marketingový mix* [online]. [cit. 2011-01-14]. Dostupný z WWW: <<http://marketing.robertnemec.com/marketingovy-mix-rozbor/>>.
16. *Portalotrokovice.cz – základní informace o městě* [online]. [cit. 2011-03-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.portalotrokovice.cz/>>
17. *Otrokovice informační portál – O městě a okolí* [online]. [cit. 2011-03-07]. Dostupný z WWW: <<http://www.otrokovice.cz/newWebOtr/turistika/oMeste.aspx>>
18. *Zlin aircraft - historie* [online]. [cit. 2011-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.zlinaircraft.eu/cz/historie>>
19. *Valka.cz* [online]. [cit. 2011-03-08]. Dostupný z WWW: <<http://forum.valka.cz/viewtopic.php/t/91332>>
20. *HYJÉ - město Kunovice* [online]. [cit. 2011-03-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.hyje.cz/sluzba/7697/>>
21. *Kunovice oficiální stránky města- Kunovice* [online]. [cit. 2011-03-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-kunovice.cz/a/kunovice>>
22. *Fronta.cz - regiony za druhé světové války* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.fronta.cz/dotaz/letiste-v-kunovicich-za-okupace>>
23. *Aircraft Industries – historie* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.let.cz/index.php?sec=43>>

24. *Střední letecká škola – kdo jsme* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.souletecke.com/index.php?submenu=2>>
<http://www.ssletecka.com/doc/2/>
25. *Střední letecká škola* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.souletecke.com/index.php?submenu=10&clid=40>>
26. *Evektor.cz – vývoj a konstrukce letadel* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.evektor.cz/vyvoj-a-konstrukce/letadla-vyvoj.asp>>
27. *Firmy-uh.cz – Evektor – Aerotechnik, a. s.* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.firmy-uh.cz/vyroba-letecke-techniky/280-evektor---aerotechnik-as-kunovice/>>
28. *Czech sport aircraft – about us* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.czechsportaircraft.com/about-us/>>
29. *Slovenské letecké muzeum - historie* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://letecke-muzeum.wz.cz/index.php>>
30. *Slovenské muzeum – letecké muzeum* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.slovackemuzeum.cz/doc/6/>>
31. *Slovenský aeroklub Kunovice – Aeroklub - Muzeum* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://lkku.cz/aeroklub/muzeum>>
32. *Kunovice oficiální stránky města – letecké muzeum* [online]. [cit. 2011-03-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesto-kunovice.cz/a/letecke-muzeum>>
33. *Internetový technický magazín - letectví* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <http://techmag.valka.cz/let_1_l200.htm>
34. *Internetový technický magazín – letectví* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <http://techmag.valka.cz/let_1_l610.htm>
35. *Aeroklub Dvůr Králové n. L – letadla* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.akdk.cz/view.php?cisloclanku=2008010004>>
36. *Internetový technický magazín – letectví* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <http://techmag.valka.cz/let_1_l29.htm>

37. *Dušan Slavětínský: O letadlech* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <http://slavetind.asp2.cz/stavba/letadla/Z-37_Cmelak.aspx>
38. *Armáda České republiky – letouny* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <http://www.acr.army.cz/images/id_5001_6000/5055/02.jpg> "
39. *Internetový technický magazín – letectví* [online]. [cit. 2011-04-21]. Dostupný z WWW: <http://techmag.valka.cz/let_1_z50.htm>

SEZNAM ZKRATEK

~~USA = Spojené státy americké~~

~~ICAO = Mezinárodní organizace civilního letectví~~

~~OSN = Organizace spojených národů~~

~~IATA = Mezinárodní sdružení leteckých dopravců~~

CR = Cestovní ruch

ZLAS = Zlínská letecká společnost

FKSP = Fond kulturních a sociálních potřeb

a. s. = akciová společnost

s. r. o. = společnost s ručením omezeným

FAA = Federal aviation administration

km = kilometr

m = metr

s. p. = státní podnik

n. p. = národní podnik

ČSR = Československá republika

ks = kus

SSSR = Svaz sovětských socialistických republik

čs. = československý

ČSA = Československé aerolinie

ČR = Česká republika

např. = například

apod. = a podobně

tzn. = to znamená

tzv. = tak zvaný/zvaná

atd. ≡ a tak dále

aj. ≡ a jiné

www = word wide web

SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ, SCHÉMAT a GRAFŮ

Tabulky

Tabulka 3.1 Komponenty jednotlivých nástrojů komunikačního mixu

Tabulka 5.1 Propočty dopravy

Tabulka 5.2 Náklady na výstavu

Obrázky

Obr. 4.1 Letoun L 200 Morava

Obr. 4.2 Letoun L 13 Blaník

Obr. 4.3 Letoun L 29 Delfin

Obr. 4.4 Letoun z – 37 Čmelák

Obr. 4.5 Letoun L - 410

Obr. 4.6 Letoun L 610

Schémata

Schéma 3.1 Cestovní ruch jako systém

Grafy

Graf 5.1 Celkové náklady pořádané výstavy

Graf 5.2 Návštěvnost muzea v letech 2006-2010

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu §12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohou jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....

jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

.....

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Mapa výroby letadel v Kunovicích

Příloha č. 1 Mapa výroby letadel v Kunovicích

